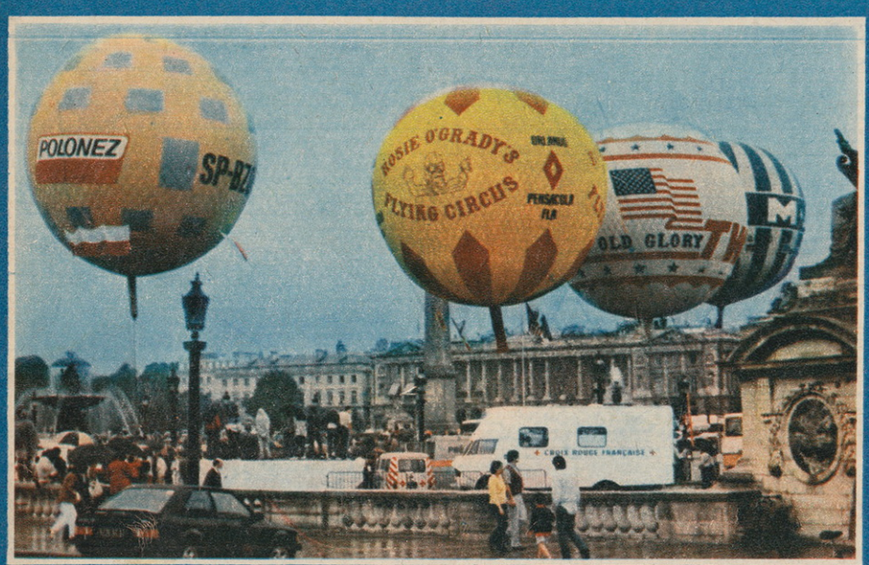
SP

STEFAN MAKNE i IRENEUSZ CIEŚLAK
zwyciężyli w 27 Międzynarodowych
Zawodach Balonowych
im. JAMESA GORDONA BENNETTA

25 (1647) • 1983 PL ISSN 0137-866x • Nr ind. 37606 CENA 20 zł.

SKRZYDLATA POLSKA



Balony na placu Concorde w Paryżu

Zdjęcia: B. Koszewski (1) i M. Matuszelański (2)

Z LOTU PO KRAJU

SZTANDAR DLA JEDNOSTKI WOJSK LOTNICZYCH

Jedna z jednostek Wojsk Lotniczych, zaliczana do przodujących w procesie kształcenia i wychowania personelu latającego, otrzymała decyzją Rady Państwa sztandar. Uroczystość jego wręczenia odbyła się 21 lipca, na którą przybył dowódca Wojsk Lotniczych gen. bryg. pil. **Tytus Krawczyc.**

POŻEGNANIE Z BRONIĄ

Zastępca ministra obrony narodowej ds ogólnych, wiceminister obrony narodowej, gen. broni **Józef Urbanowicz,** przyjął 19 lipca br. gen. bryg. **Sergiusza Kaługina** odchodzącego w stan spoczynku po 39 latach służby w LWP.

W imieniu prezesa Rady Ministrów, ministra obrony narodowej, gen. armii Wojciecha Jaruzelskiego — gen. broni Józef Urbanowicz serdecznie podziękował zasłużonemu oficerowi za lata ofiarnej i pełnej poświęcenia zawodowej służby wojskowej. Złożył także życzenia dalszych osiągnięć w społecznej działalności na rzecz obronności kraju oraz zdrowia i wszelkiej pomyślności w życiu osobistym. Jednocześnie wręczył pamiątkowy medal Za Długoletnią Ofiarną Służbę.

Gen. bryg. w st. spocz. Sergiusz Kaługin jest oficerem zasłużonym dla ludowego Lotnictwa Polskiego i krajowego przemysłu lotniczego. Zajmował m. in. stanowiska: głównego inżyniera Wojsk Lotniczych, szefa techniki lotniczej i zastępcy Głównego Inspektora Techniki WP. W dużej mierze przyczynił się do rozwoju krajowego przemysłu lotniczego, a szczególnie do powstania polskich konstrukcji samolotów i silników lotniczych. W uznaniu zasług został wyróżniony zaszczytnym wpisem do „Honorowej Księgi Czynów Żołnierskich" oraz odznaczony m. in. Orderem Sztandaru Pracy I klasy, Krzyżem Komandorskim i Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski.

KRZYŻ KOMANDORSKI DLA ADAMA DZIURZYŃSKIEGO

Zasłużony senior lotnictwa polskiego, były kierownik Szkoły Szybowcowej Żar będący obecnie na emeryturze, 80-letni **Adam Dziurzyński,** odznaczony został 21 lipca br. w Bielsku-Białej Krzyżem Komandorskim Orderu Odrodzenia Polski, przyznanym mu przez Radę Państwa z okazji Święta Odrodzenia Polski.

Nasze gratulacje.

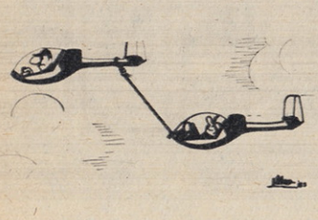
UROCZYSTOŚĆ KU CZCI LITEWSKICH ZDOBYWCÓW ATLANTYKU

W pobliżu wsi Pszczelnik, w gminie Myślibórz w województwie gorzowskim, odbyła się 17 lipca br. okolicznościowa uroczystość ku czci litewskich pilotów, **Stepasa Dariusa i Stasysa Girenasa,** którzy przed 50 laty — po przelocie Atlantyku Północnego z USA do Europy — w trakcie lotu na Litwę zginęli w tej okolicy śmiercią lotników. W miejscu tym stanął pomnik ku ich pamięci, który po gruntownej renowacji odsłonięto ponownie podczas uroczystości z udziałem kilkusetosobowej grupy osób mniejszości litewskiej zamieszkałej w Polsce. Obecni byli przedstawiciele miejscowych władz oraz delegacja lotników polskich z filii Aeroklubu Białostockiego w Suwałkach.

SAMOLOTY I ŚMIGŁOWCE W WALCE CHEMICZNEJ Z BRUDNICĄ MNISZKĄ

121 samolotów i 20 śmigłowców lotnictwa gospodarczego prowadziło w maju i czerwcu zabiegi chemicznego zwalczania szkodnika lasów — brudnicy mniszki. Akcję opryskiwania lasów na obszarze ponad 1,5 mln ha przeprowadzono na terenie następujących województw: łomżyńskiego, suwalskiego, elbląskiego, gdańskiego, słupskiego, skierniewickiego, warszawskiego, olsztyńskiego, ciechanowskiego, ostrołęckiego, pilskiego, kaliskiego, poznańskiego, gorzowskiego, szczecińskiego, koszalińskiego, bydgoskiego, toruńskiego, włocławskiego i zielonogórskiego.

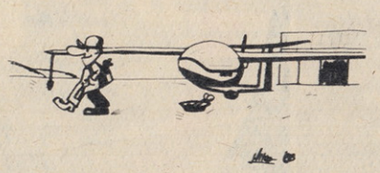
Rys. **Bogdan Mika** (2)



ZA ZASŁUGI DLA ZBoWiD

Dla uczczenia 38 rocznicy Zwycięstwa i Dnia Kombatanta, w sali tradycji LOTU na Okęciu odbyło się 10 maja br. okolicznościowe spotkanie. Zarząd lotniczego koła ZBoWiD przy PLL LOT i ZRLiLK spotkał się z kierownictwem tychże przedsiębiorstw i ich przedstawicielami organizacji społeczno-politycznych. Honorowymi gośćmi byli: płk w st. spocz. **Włodzimierz Sokorski,** gen. dyw. **Wacław Czyżewski,** płk dypl. **Stanisław Książkiewicz** i mjr w st. spocz. **Zygmunt Neugebauer.**

Przybyłych powitał serdecznie prezes Zarządu Koła płk pil. w st. spocz. **Kazimierz Wierzbicki.** Referat wygłosił płk dypl. w st. spocz. **Edward Głąb.** Następnie PLL LOT i Zarząd Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych otrzymały honorowe wyróżnienia Za Zasługi dla ZBoWiD. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski odznaczony został **H. Danielak,** Medalem za Udział w Wojnie Obronnej 1939 — **T. Borek,** a Warszawskim Krzyżem Powstańczym — **Jerzy Nieciengiewicz.** (kw)



BOŻENA DEMCZENKO-GRZELAK MISTRZYNIĄ POLSKI

Na lotnisku Aeroklubu Zagłębia Miedziowego w Lubinie rozegrano w pierwszej połowie lipca szybowcowe mistrzostwa Polski kobiet. Startowało 16 zawodniczek na szybowcach Cobra, przeprowadzono 7 konkurencji. Tytuł mistrzowski wywalczyła **Bożena Demczenko-Grzelak** (AZM Lubin) — 6 404 pkt. Dalsze miejsca zajęły w kolejności: 2. **Anna Misztalska** (Aeroklub Wrocławski) — 6 282 pkt, 3. **Urszula Wojda** (Aeroklub Białostocki) — 6 248 pkt, 4. **Maksymiliana Paszyc** (Aeroklub Wrocławski) — 6 008 pkt, 5. **Anna Pacześniak** (Aeroklub Warszawski) — 5 884 pkt, 6. **Jolanta Kopicka** (Aeroklub Grudziądzki) — 5 789 pkt.

V MISTRZOSTWA POLSKI W WIELOBOJU SPADOCHRONOWYM

Staraniem Zarządu ZSMP przy WSK PZL-Mielec i Aeroklubu Robotniczego rozegrano w końcu lipca w Mielcu V Mistrzostwa Polski w wieloboju spadochronowym. Startowało 18 ekip. W poszczególnych konkurencjach zwyciężyli: w strzelaniu z kbks — plut. **Edward Pawłowski** (WKS Zawisza I), w pływaniu na 100 m — **Karol Koźbiel** (Aeroklub w Mielcu), w biegu przełajowym 3 km — **Wiesław Starzec** (Aeroklub w Mielcu), w skokach spadochronowych na celność lądowania — plut. **Edward Pawłowski** (WKS Zawisza I). Wyniki końcowe: indywidualne — 1. plut. **Edward Pawłowski** (WKS Zawisza I) — 4 462 pkt, 2. szer. **Marek Tarczykowski** (WKS Zawisza I) — 4 359 pkt, 3. **Marek Kłosiński** (Aeroklub w Mielcu I) — 4 322 pkt; drużynowe — 1. WKS Zawisza I — 14 076 pkt, 2. Aeroklub w Mielcu I — 14 029 pkt, 3. Liceum Lotnicze w Zielonej Górze — 13 260 pkt.

APEL
Rady Seniorów Lotnictwa przy Aeroklubie PRL

17 maja br. odbyło się w Warszawie posiedzenie sprawozdawczo-wyborcze Rady Seniorów Lotnictwa przy Aeroklubie PRL. Dokonano na nim podsumowania dotychczasowej działalności, ustalono plan dalszego działania oraz wybrano władze. Przewodniczącym Rady został ponownie płk w st. spocz. pil. Medard Konieczny, a sekretarzem — kpt. pil. PLL LOT Marian Banasiuk. Na swym plenarnym posiedzeniu Rada uchwaliła Apel następującej treści:

„My, Seniorzy Lotnictwa Polskiego — kombatanci II wojny światowej, świadomi rozmiarów ofiar, cierpień, krzywd i szkód jakie II wojna światowa wyrządziła ludzkości, z niepokojem i trwogą obserwujemy bezpośrednie zagrożenie pokoju — łamanie z trudem osiągniętego odprężenia międzynarodowego, rozwijanie nowego wyścigu zbrojeń nuklearnych, instalowanie nowych rodzajów broni rakietowo-jądrowej w Europie — szykowanie ludzkości o stokroć większej gehenny niż II wojna światowa.

Świadomi tego niebezpieczeństwa apelujemy do lotników-kombatantów i wszystkich ludzi dobrej woli na całym świecie, by wszędzie tam, gdzie są, wyrażali gorący protest przeciwko eskalacji zbrojeń, rozmieszczaniu nowych środków przenoszenia głowic jądrowych, powiększaniu arsenałów broni nuklearnych.

Każdy człowiek i każdy naród ma prawo żyć w pokoju. Chrońmy tego prawa, zabezpieczajmy warunki pokojowego bytu wszystkim ludziom — nam samym".

WALNE ZEBRANIE AEROKLUBU STALOWEJ WOLI

W Stalowej Woli obradowało 17 kwietnia br. walne zebranie sprawozdawczo-wyborcze miejscowego aeroklubu. Podsumowano dotychczasową pracę, ustalono wytyczne dalszej działalności oraz wybrano nowe władze. Prezesem zarządu został inż. **Zdzisław Sikorski,** wiceprezesami — inż. **Franciszek Szywała** i inż. **Edward Paterek.** Delegatami na XII Krajowy Zjazd APRL wybrano **Zdzisława Sikorskiego** i **Adama Ziębę.**

WYDAWNICTWA

JAN KAZANA, JAN LIPSKI — **BUDOWA I EKSPLOATACJA POKŁADOWYCH PRZYRZĄDÓW LOTNICZYCH.** — Wydawnictwa Komunikacji i Łączności — 1983. Str. 360, cena 200 zł, nakład 3 780+220 egz.

W SKRÓCIE

● Znany instruktor i czołowy polski modelarz wyczynowy, Henryk Zawal z Poznania, w kwietniu br. skończył 60 lat, ma za sobą 36 lat zaangażowanej pracy instruktorskiej w modelarstwie lotniczym.

● Dwumiesięcznik LOK „Plany Modelarskie" (nr 2/1983) zamieścił plany (1:3) i opis samolotu amatorskiego J-1 Prząśniczka konstr. Jarosława Janowskiego z Łodzi; opracowanie graficzne i opis Lecha Podgórskiego (Toruń).

● W Warszawie odbyło się 27 czerwca posiedzenie Rady Muzealnej Muzeum Lotnictwa i Astronautyki w Krakowie. Przyjęto sprawozdanie dyrekcji za 1982 r. i plan pracy na rok bieżący.

● W Krakowie odbył się w dniach 24—26 czerwca br. zjazd b. lotników 2 Pułku Lotniczego, absolwentów Szkoły Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich Bydgoszcz-Świecie-Krosno oraz seniorów b. wychowanków Aeroklubu Krakowskiego.

● Na lotnisku Aeroklubu Ziemi Piotrkowskiej w Piotrkowie Trybunalskim rozegrano w dniach 25—26 czerwca XVIII Ogólnopolskie Zawody Modeli Swobodnie Latających Spółdzielczości Mieszkaniowej.

● W Wałbrzychu obradowało 7 maja pierwsze nadzwyczajne walne zgromadzenie Aeroklubu Ziemi Wałbrzyskiej, które zainaugurowało działalność tego nowo powołanego aeroklubu.

● Katowickie lotnisko w Pyrzowicach zostało na okres letni zamknięte dla obsługi ruchu pasażerskiego ze względu na remont pasów startowych, który ma być zakończony jesienią.

● Miesięcznik LOK „Mały Modelarz" zamieścił w nr. 2/1983 kartonową wycinankę modelu samolotu szturmowego Il-2; opracowanie graficzne i opisowe — Andrzej Karpiński (Warszawa).

● Krakowski Klub Seniorów Lotnictwa zorganizował w czerwcu w Klubie Międzynarodowej Prasy i Książki w Nowej Hucie wystawę lotników-malarzy; prace swe wystawili: **Marian Kubicki, Gustaw Pokrzywka, Jerzy Radwanek** i **Edmund Wabik.**

● Pilot **Marek Chmiel** zajął 18 miejsce w mistrzostwach państw socjalistycznych w akrobacji samolotowej rozegranych w Wilnie; ekipa polska zajęła drużynowo 5 miejsce.

● Sekcja spadochronowa Aeroklubu Robotniczego w Mielcu obchodzi w bieżącym roku 30-lecie działalności; założył ją w 1953 r. instr. pil. **Tadeusz Gołębiewski.**

ZMARLI

13 kwietnia 1983, w wieku 32 lat, **JERZY JAKUBOWSKI,** skoczek spadochronowy, pracownik Aeroklubu Wrocławskiego.

23 maja 1983 w Krakowie, w wieku 82 lat, **JÓZEF BROŻEK,** członek Krakowskiego Klubu Seniorów Lotnictwa, uczestnik 2 wojen światowych i ruchu oporu w kraju; odznaczony Krzyżem Niepodległości, Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski Krzyżem Partyzanckim.

26 maja 1983 w Warszawie, w wieku 70 lat, **FERDYNAND SZELENBERGER,** b. kierownik oddziału planowania i analiz PLL LOT (1952—1978); odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Złotym Krzyżem Zasługi, odznaką Zasłużonego Pracownika PLL LOT I stopnia.

4 czerwca 1983 w Warszawie, w wieku 85 lat, **POLIKARP WRÓBLEWSKI,** technik lotniczy, długoletni zasłużony pracownik polskiego przemysłu lotniczego (CWL, PZL), członek Warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa.

13 czerwca 1983, w wieku 57 lat, **MARIAN KAMIŃSKI,** starszy inspektor Biura Zarządu Głównego Aeroklubu PRL, długoletni instruktor spadochronowy; odznaczony Srebrnym Krzyżem Zasługi, odznaką Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego.

29 czerwca 1983, w wieku 70 lat, **RYSZARD DĄBROWSKI,** emerytowany kpt. statku powietrznego PLL LOT, wielokrotny milioner powietrzny, odznaczony m. in. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, laureat Błękitnych Skrzydeł.

11 lipca 1983, w wieku 51 lat, **BOHDAN GRABOWSKI,** długoletni pracownik Zakładu Usług Agrolotniczych Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego PZL Warszawa-Okęcie.

22 lipca 1983, w wieku 80 lat, **EUGENIUSZ PASZKOWSKI,** kpt. pil. w st. spocz., uczestnik I i II wojny światowej, wychowanek Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie; odznaczony m. in. Krzyżem Virtuti Militari, Złotym Krzyżem Zasługi.

24 lipca 1983, w wieku 71 lat, **JÓZEF STĘPIEŃ,** b. lotnik Dywizjonu 301, wyróżniony odznaczeniami polskimi i brytyjskimi.

MAKNE I CIEŚLAK ZWYCIĘŻYLI W PARYŻU

Czytelnikom „Skrzydlatej Polski"
serdeczne pozdrowienia

Stefan Makne

Paryż, 30.06.83.

STEFAN MAKNE (ur. 1927) — na zdjęciu z prawej — jest inżynierem pomiarowcem. Pierwszy lot balonem wykonał w sierpniu 1959 r., a od tego czasu odbył 170 lotów przebywając w powietrzu 257 godzin. Jako pilot szybowcowy wylatał blisko 2 000 godzin. Był mistrzem i wicemistrzem Polski. Jest również pilotem samolotowym (wylatane 1 290 godzin). Członek Aeroklubu Poznańskiego.

IRENEUSZ CIEŚLAK (ur. 1932) — z lewej — jest również inżynierem. Jako pilot balonowy lata od roku 1971. Jego instruktorem był Stefan Makne. Wykonał 108 lotów, przebywając w powietrzu 169 godzin. Pilotem szybowcowym jest od roku 1950. Wylatał 300 godzin. Jest członkiem Aeroklubu Poznańskiego.

26 czerwca br., w niedzielę, z paryskiego placu Concorde wzleciały w powietrze balony biorące udział w 27 Międzynarodowych Zawodach Balonowych (balonów gazowych) im. Jamesa Gordona Bennetta. Jako ostatnia załoga, o godzinie 18.09 wystartowała polska załoga Stefan Makne i Ireneusz Cieślak w koszu balonu „Polonez" o pojemności 1200 m³. Polecieli, aby — jak się później okazało — zająć 1 miejsce i zdobyć nową główną nagrodę, ufundowaną na te sławne zawody przez Aeroklub PRL i „Gazetę Robotniczą" w Łodzi.

Nagroda ta, wspaniałe w artystycznym wyrazie dzieło, została 3 czerwca br. w biurze ZG Aeroklubu PRL w Warszawie przekazana prezesowi APRL, wiceprezydentowi FAI, gen. bryg. pil. dr. Władysławowi Hermaszewskiemu, przez jej twórcę artystę-rzeźbiarza Leona Machowskiego. Wkrótce potem nagroda przesłana została do FAI w Paryżu, gdzie stanowiła główne trofeum przeprowadzonych tam w tym roku zawodów.

Startując z Paryża w burzy i wielkiej ulewie, Polacy pokonali odległość 690 km, lądując po dramatycznym locie 28 czerwca o godz. 6.35 na łączce obok małej miejscowości Offenstetten, 36 km na płd. zachód od Regensburga (Ratyzbony), w RFN.

Ktoś może spytać: dlaczego lot był dramatyczny?

Stefan Makne, gdy go dziennikarze spytali w Warszawie czy nie odczuwał tremy przed spotkaniem z silnymi konkurentami, odpowiedział zdecydowanie i krótko: „Nie. Lecieliśmy, aby zwyciężyć".

Znamy na tyle w redakcji tego człowieka, od wielu lat, że jest twardym przeciwnikiem, że umie walczyć, że nigdy się nie chwali i wie, co mówi. Stwierdził po prostu, że obaj z Ireneuszem Cieślakiem postanowili zrobić absolutnie wszystko, aby właśnie zwyciężyć. Nie byli bynajmniej pewni sukcesu, o nie. Byli natomiast stuprocentowo pewni jednego: będą walczyć. Ich praca, umiejętności, doświadczenie i silna wola pokonania przeszkód — to wszystko powinno dać rezultaty.

I dało. Zwyciężyli.

Gdy się spojrzy na mapę Europy i wie, że wiatr podczas startu w Paryżu wiał prosto na wschód, wówczas łatwo zrozumieć, iż każdy przelot musiałby się zakończyć przed granicą RFN z NRD. Tej ostatniej regulamin zawodów nie dozwalał przekroczyć, groziło to dyskwalifikacją. To samo — w przypadku granicy RFN z Czechosłowacją. Co pozostawało? Lot w kierunku Austrii, Jugosławii.

Ba, ale jak to zrobić, skoro wiatr niesie na wschód?

Polacy postanowili... jak najdłużej być w powietrzu. Liczyli na zmianę kierunku wiatru, właśnie na południowy wschód. Wykorzystali inwersję, tzn. hamującą, „gaszącą" ruchy termiki warstwę powietrza i czekali. W ciągu nocy — nie zrzucili ani kilograma balastu.

Nadszedł ranek 27 czerwca. O 8.00 — mieli 1 000 metrów wysokości, potem stopniowo zaczęli się wznosić: 1 500, 2 000, a koło południa byli już na 2 500 metrach.

Lecieli na wschód. Przez radio dostali od Niemców z graniczącego z Francją Saarbrücken zezwolenie na kontynuowanie lotu nad RFN. Południe — są już w połowie terytorium RFN, w rejonie Norymbergi. Godzina 19.00: przez radio dowiadują się z Frankfurtu nad Menem, że wiatr skręca na południe! Balastu — dużo. Ale — pogoda psuje się. Czarno, błyska się. Z zapadnięciem zmroku deszcz przechodzi w rzęsistą ulewę. Zabezpieczają folią transponder, radiokompas, radiostację. Są przemoknięci do szpiku kości. Zimno. Ireneusz trzęsie się febrycznie. Mijają wolno ciężkie godziny.

Na wysokości 100 metrów nad ziemią, w małej kotlince, czekali na nadejście świtu. Kiedy wreszcie nadszedł, odczekali jeszcze godzinę, potem wyszli na 300 metrów i polecieli na upragniony południowy wschód, walcząc z ogarniającym ich snem i majakami. Aby dalej! Mieli jeszcze 5 kg balastu.

Balon zaczął jednak opadać. Nie ryzykowali już zrzutu balastu. Zaczęli szukać dogodnego do lądowania miejsca. Już, zdawało się, pasuje im taka jedna ładna łączka, ale — tuż obok biegnie linia wysokiego napięcia. Przeskakują jakąś osadę i — siadają na łące obok Offenstetten, między Regensburgiem i Ingolstadt. Godzina 6.35. Koniec przygody.

Stefan Makne telefonuje do Paryża i składa meldunek o lądowaniu. Ireneusz Cieślak — pilnuje balonu. Niemcy pokazują im gazetę z tragiczną wiadomością o śmiertelnym wypadku amerykańskiej załogi pod Schweinfurtem. Trochę perypetii z pedantyczną policją — i ulga. Wiedzą już, że zwyciężyli. Puchar zawodów, nowy przepiękny, w polskich rękach.

Oto wyniki zawodów:

1 miejsce — Stefan Makne i Ireneusz Cieślak na balonie „Polonez". Odległość 690 km.

2 — Dean Stellas i Robert Snow (USA) na balonie „Rosie O'Grady", 525 km.

3 — Rolf Gross i Peter Peterka (Szwajcaria) na „Ajoie", 345 km.

4 — Bernard Rice i Robert Penney (USA) na „D.Gatzweilerman", 278 km.

5 — Xavier Forest i Gilles de Mareuil (Francja) na „Air Liquide", 222 km.

Sklasyfikowano 11 balonów.

Szczegółowy przebieg lotu, zwycięstwo dla Polski, to już temat następnego artykułu. Jesteśmy przekonani, że inż. Stefan Makne go niedługo napisze.

W Polsce — zwycięzcy witani byli z wielką serdecznością. Nie tylko witani, również honorowani.

W Głównym Komitecie Kultury Fizycznej i Sportu przewodniczący GKKFiS Marian Renke udekorował Stefana Makne i Ireneusza Cieślaka złotymi medalami „Za wybitne osiągnięcia sportowe". W spotkaniu uczestniczył prezes Zarządu Głównego Aeroklubu PRL gen. bryg. pil. dr Władysław Hermaszewski.

Dwójkę bohaterów zwycięskiego lotu przyjęły także władze polityczno-administracyjne województwa poznańskiego. Podejmowali ich: I sekretarz KW PZPR gen. bryg. Edward Łukasik, wojewoda dr Marian Król oraz prezydent miasta Andrzej Wituski, którzy wręczyli załodze „Poloneza" listy gratulacyjne oraz puchary za ich sukces. Stefan Makne i Ireneusz Cieślak otrzymali również od dowódcy Wojsk Lotniczych gen. bryg. pil. Tytusa Krawczyca medale „Zasłużonemu dla Lotnictwa".

W Warszawie, w dyrekcji Fabryki Samochodów Osobowych na Żeraniu, podejmował polską reprezentację dyrektor generalny FSO inż. Edward Pietrzak oraz przedstawiciele załogi żerańskiej fabryki. Jak wiadomo, FSO sfinansowała wyprawę polskich pilotów do Paryża. Stefan Makne i Ireneusz Cieślak, jak również kierownik ekipy Jan Jagodzik i kierownik techniczny Józef Zych, otrzymali listy gratulacyjne. Obaj piloci zaś, oprócz tego, decyzją konferencji samorządu robotniczego FSO dostali Honorowe Odznaki Zasłużonych dla FSO, wraz z dyplomami.

JERZY ZARĘBSKI

Start balonów z placu Concorde w Paryżu.

50 LAT PO PRZELOCIE SKARŻYŃSKIEGO

W WARCIE

O wartości każdego człowieka i jego dokonań świadczy pamięć, jaka pozostaje o nim wśród bliskich mu i znających go osób. A jeżeli grono ludzi, w których pamięci on pozostaje, nie zmniejsza się, gdy odchodzą najbliżsi, ale wciąż się rozszerza?

W dniu 8 maja br., dokładnie w 50 rocznicę przelotu kpt. pil. Stanisława Skarżyńskiego przez Atlantyk *), oddział PTTK w Warcie — rodzinnym mieście słynnego pilota — zorganizował obchody tej rocznicy.

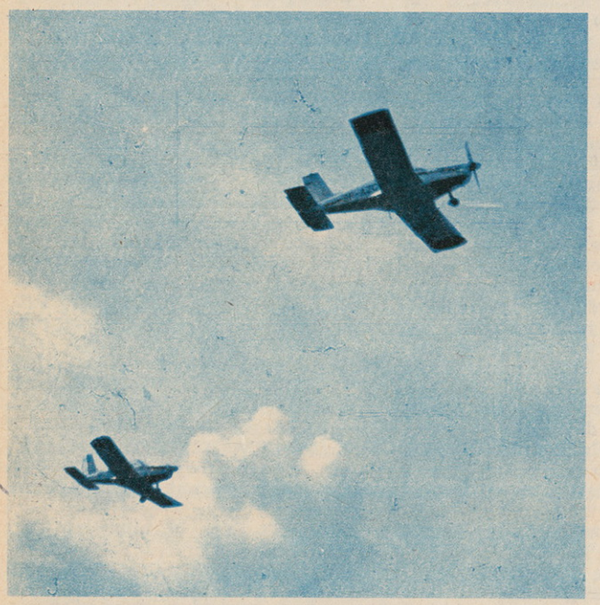
Kiedy w przeddzień przybyłem do Warty i przestąpiłem próg biura PTTK, wpadłem w samo oko cyklonu, to jest w środek rozgardiaszu ostatnich przygotowań. Mimo to potraktowano mnie nie jak instruza, ale spotkałem się z niezwykle serdecznym przyjęciem kierownictwa Oddziału, jego pracowników i współpracowników. Skorzystałem z tego i poprosiłem panią **dr Eugenię Kaleniewicz** — przewodniczącą miejscowej Rady Muzealnej, emerytowanego wieloletniego ordynatora Szpitala dla Psychicznie i Nerwowo Chorych w Warcie — o odpowiedź na pytanie, które po przeczytaniu poprzednich zdań zapewne nurtuje także Czytelników. Jak to się stało, że obchodami ważnej rocznicy lotniczego bądź co bądź wydarzenia zajęło się PTTK, a nie centralne, a tym bardziej terenowe władze lub organizacje lotnicze — aeroklub, wojsko itp.? Pojąłem to jednak dopiero po blisko dwóch dniach pobytu w Warcie, po rozmowach z ludźmi, zapoznaniu się z wystawą poświęconą Skarżyńskiemu i po uczestnictwie w samych obchodach rocznicy jego wielkiego wyczynu.

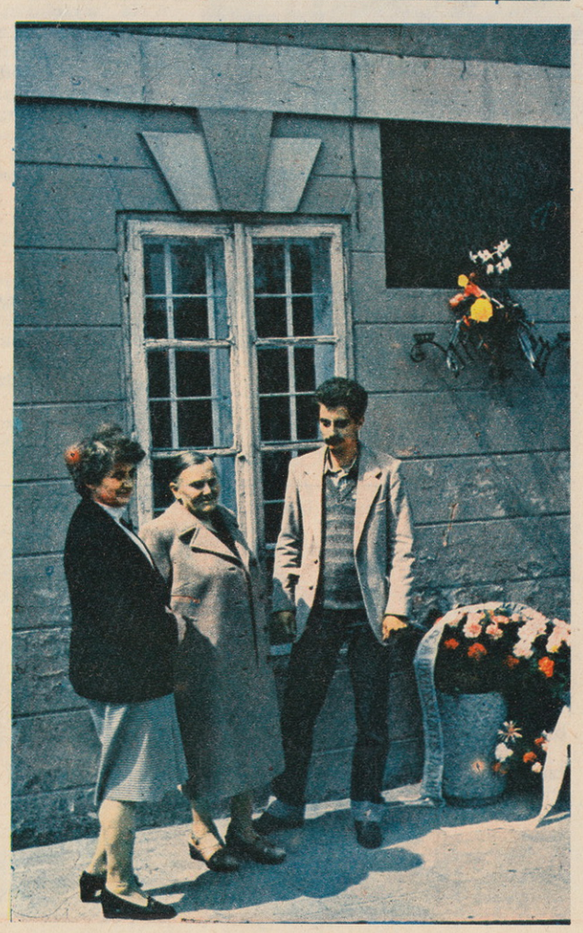
Należąca już do historii Izba Regionalna w Małkowie, przy Oddziale PTTK w Warcie, wśród pamiątek po znamienitych osobach urodzonych w Warcie lub z nią związanych (np. Władysław Reymont), zgromadziła niewielki początkowo zbiór zdjęć i innych dokumentów dotyczących Stanisława Skarżyńskiego. Izba Regionalna stała się zaczątkiem dzisiejszego Muzeum Miasta i Rzeki Warty, a od zbiorów Skarżyńskiego wziął początek szereg ważkich dla miasta wydarzeń. Byłoby jednak niesprawiedliwe upatrywanie wszystkiego w samych zbiorach.

W wieczór poprzedzający tegoroczne obchody przelotu Skarżyńskiego przez Atlantyk długo rozmawiałem z panią **Heleną Bajerską**, przyjaciółką domu państwa Skarżyńskich w Warcie ,wychowaną wraz ze słynnym pilotem i jego rodzeństwem. Pani Helena opowiedziała mi wiele o Stanisławie Skarżyńskim, jego rodzinie, usposobieniu, atmosferze, jaka panowała w domu... Opowiedziała mi też, jak na powitanie pilota w Warcie, po jego powrocie z atlantyckiego przelotu, wyległo całe miasto. Było to trochę z przekory, bo w takie powitanie w swym rodzinnym mieście Skarżyński ponoć nie wierzył. Wcześniej przygotowano więc bramę triumfalną z kwiatów, nad którą zawieszono samolot zbudowany ze sklejki przez harcerzy. Naprzeciw pilota wyjechała grupa jeźdźców konnych i... cyklistów. Przed kwiatową bramą czekał nań patrycjat miejski, przedstawiciele parafii z proboszczem oraz rabin ze świtą i przedstawiciele miejscowego kahału. Samochód ze Skarżyńskim niesiono na rękach. Potem była msza w kościele, potem oficjalne przyjęcie, potem drugie — ogólne w remizie...

W 35 lat później zorganizowano pierwsze uroczyste obchody, co nie znaczy, że w międzyczasie o rocznicy nie pamiętano. Na archiwalnym już blankiecie czytam: „Zaproszenie na uroczystości ku czci ppłk. Stanisława Skarżyńskiego w Warcie, dnia 8 września 1968 r., pod wysokim protektoratem gen. dyw. pil. Jana Raczkowskiego..." Komitet honorowy liczył 16 osób, w tym wysokie osobistości państwowe. Znów wyległy tłumy. Trudno dziś powiedzieć, czy kulminacyjnym punktem było odsłonięcie tablicy upamiętniającej Stanisława Skarżyńskiego, na domu, w którym urodził się i spędził dzieciństwo i młodość, czy też wmurowanie aktu erekcyjnego pod rozbudowę zbiorczej szkoły gminnej nazwanej jego imieniem. Szkoła może być śmiało chlubą miasta, choćby dzięki ciekawym sgraffitom, widocznym z ulicy. Aeroklub Łódzki podarował wtedy szkole wysłużonego Biesa, który stoi nadal przed nią.

Inicjujący ówczesne obchody miejscowy Oddział PTTK, podobnie jak dziś, był najbardziej masową organizacją miasta. Na 3 200 mieszkańców Warty należy do tego stowarzyszenia 400, a więc co ósmy statystyczny mieszkaniec!





*) Sylwetkę Stanisława Skarżyńskiego i opis jego atlantyckiego przelotu prezentowaliśmy w n-rach 18 i 19 z br.

NA ZDJĘCIACH OBOK. Z lewej: Delegacja Aeroklubu PRL składa wieniec pod tablicą upamiętniającą Stanisława Skarżyńskiego na domu, w którym mieszkał. Z prawej: Pani Maria Skarżyńska z synem Stanisławem (z prawej) i Heleną Bajerską (w środku) przy tablicy. WYŻEJ. Z lewej: Zlin 42 i Zlin 142 Aeroklubu Łódzkiego nad stadionem w Warcie. Z prawej: Sgraffito na frontowej ścianie zbiorczej szkoły gminnej im. Stanisława Skarżyńskiego w Warcie (wg projektu M. Joeschke i W. Jagody). Na samej górze — metalowy znaczek uczestników tegorocznych obchodów w Warcie 50 rocznicy przelotu Skarżyńskiego przez Atlantyk.

Kiedy spytałem panią Helenę Bajerską, jak rodzina Skarżyńskich zapisała się w pamięci mieszkańców, czy cieszyła się w mieście dużym szacunkiem, odpowiedziała: „Tak, to była najbardziej szacowna i szanowana rodzina. Do czasu przelotu Stacha przez Atlantyk. Zasłużyli na to nie tylko pochodzeniem (Skarżyńscy pieczętowali się Bończą), nie tylko pozycją ojca Stacha — pana Władysława Tomasza (był właścicielem miejskiej apteki) i nie tylko opieką nad ubogimi, którzy w ich domu często otrzymywali strawę i inną pomoc. Stach prowadził przecież działalność niepodległościową, dowodził rozbrajaniem Niemców w 1918. To byli tu po prostu wyjątkowi ludzie. Czy pan wie, że wszyscy mieli uzdolnienia artystyczne? Szkoda, tak się złożyło, że nie mam ani jednego rysunku Stacha. A po przelocie Stacha on i wszyscy Skarżyńscy stali się zwyczajnie dumą miasta.

Dla starszego pokolenia są nią „zwyczajnie" do dziś. A dla młodszych?

Na przelocie przez Atlantyk czas jakby się w Warcie zatrzymał. Szkoła nazwana jest imieniem kapitana Skarżyńskiego, podobnie ulica, przy której stoi jego rodzinny dom.

Motorem tegorocznych obchodów, podobnie jak całej działalności Oddziału PTTK w Warcie, jest starsza już, wspomniana wcześniej pani Kaleniewicz. Sekundują jej wprawdzie równie starzy działacze stowarzyszenia, jak jego sekretarz **Józef Neyman**, ale „nadzór merytoryczny" nad całością sprawuje **Jan Pietrzak** — młody człowiek, nawiasem mówiąc nasz współpracownik, znany Czytelnikom m. in. z apelu o pomoc w tworzeniu przez niego „lotniczej mapy Polski". Oprawą plastyczną (z zamiłowania) i wykonaniem części ekspozycji zajął się **Zbigniew Szymczyk**, młody specjalista terapii zajęciowej miejscowego Szpitala dla Psychicznie i Nerwowo Chorych. Gdybym po licznych rozmowach z pierwszym z nich zechciał napisać o poświęcaniu przez tych ludzi prywatnego, wolnego od pracy czasu, byłoby to niesmacznym banałem.

Dla niektórych to wstyd, ale gdyby nie starzy i młodzi przyjaciele sławnego pilota w Warcie, czy obchodzilibyśmy w tym roku rocznicę jego przelotu przez Atlantyk?

Muzeum Miasta i Rzeki Warty przy Oddziale PTTK w Warcie dysponuje czterema salami, przy czym w trzech mieszczą się ekspozycje stałe, gdzie w sali poświęconej znanym ludziom urodzonym bądź związanym z Wartą swoje miejsce zajmują eksponaty dotyczące Stanisława Skarżyńskiego. Z okazji 50 rocznicy jego przelotu przez Atlantyk zorganizowano jeszcze specjalną wystawę w czwartej sali muzeum — ekspozycji okresowych. Centralnym jej punktem była zawieszona na ścianie wielka mapa z trasą przelotu Skarżyńskiego, podobizną pilota i modelem samolotu RWD-5 bis ze znakami SP-AJU. Po jej lewej i prawej stronie, oprócz dużej biało-czerwonej szachownicy z polską odznaką pilota (darem zaprzyjaźnionej jednostki lotniczej), rozmieszczono pod szkłem dokumenty dotyczące Skarżyńskiego i jego przelotu. Obok starych rodzinnych zdjęć znalazły się również wycinki (lub odbitki) z prasy polskiej i zagranicznej, o pilocie.

W tej właśnie sali w niedzielę 8 maja o godz. 10.00 rozpoczęły się uroczystości rocznicowe. Wśród gości byli przedstawiciele województwa — sekretarz Komitetu Wojewódzkiego PZPR w Sieradzu **Klemens Józefowicz**, wicewojewoda sieradzki **Jacek Przybylski**; przedstawiciele Aeroklubu PRL, na czele z kierownikiem Wydziału Samolotowo-Szybowcowego Biura ZG APRL płk. pil. **Henrykiem Kącikiem**, przedstawiciele Aeroklubu Łódzkiego, na czele z jego prezesem **Wacławem Musiałem**, przedstawiciele zaprzyjaźnionej jednostki wojskowej, szkół itd. Nie zabrakło oczywiście rodziny Stanisława Skarżyńskiego, którą reprezentowała przybyła z Warszawy pani **Maria Skarżyńska** — żona bratanka pilota — z synami Stefanem i Stanisławem. To tylko najważniejsi z oficjalnych gości, a wcale nie mała sala i tak wszystkich nie pomieściła.

W imieniu miejscowych władz powitał gości i otworzył uroczyste obchody naczelnik miasta i gminy Warta **Marian Grzelak**. Następnie o życiu i działalności Stanisława Skarżyńskiego, a przede wszystkim o jego atlantyckim przelocie, opowiedział sierż. rez. **Zbigniew J. Chojnacki**, walczący w czasie wojny w PSP w Wielkiej Brytanii, obecnie popularyzator lotnictwa, publicysta. Przy tej okazji muzeum otrzymało kolejny eksponat — pięknie wykonany model RWD-5 bis SP-AJU, w skali 1:25, dzieło modelarzy zaprzyjaźnionej jednostki lotniczej.

Po śniadaniu dla zaproszonych gości, złożyli oni kwiaty i wieńce pod tablicą pamiątkową na domu Skarżyńskiego. Gdybym miał wyszczególniać wszystkich biorących udział w tej ceremonii, w kolejności, przedtem musiałbym wymienić starszą panią, mieszkankę Warty, której nazwiska nawet nie znam. Z dziennikarskiego obowiązku przybyłem na to miejsce nieco wcześniej i właśnie wtedy staruszka poprosiła mnie o pomoc w zawieszeniu kwiatów pod samą, wysoko umieszczoną, tablicą. Postała chwilę w skupieniu i gdy zaczęli zbierać się goście obchodów — odeszła do domu. Jej wiązankę zawiesiłem przy innych, świeżych kwiatach, które już tam były. Mówiono mi, że są tam zawsze.

Częścią obchodów, która zgromadziła najliczniejszą publiczność, były uroczystości na stadionie w Warcie. Odbyło się tam zakończenie sobotnio-niedzielnego rajdu turystycznego, w którym wzięło udział 92 dziewcząt i chłopców ze szkół podstawowych (głównie) i średnich, z Warty, okolic, a także wojewódzkiego Sieradza.

Był to już trzeci rajd poświęcony Stanisławowi Skarżyńskiemu — pierwszy zorganizowano w r. 1968, a drugi w ubiegłym.

Wielu z uczestników rajdu, to najmłodsi miłośnicy lotnictwa. Gdy mówiono mi o zainteresowaniu nim wśród tutejszej młodzieży dzięki Skarżyńskiemu, „przepłynęło" mi to jakoś przez uszy. Byłem natomiast pewien, że największą atrakcją dla wszystkich zgromadzonych tam były pokazy lotnicze dwóch Zlinów 142 i Zlina 42, pilotowanych przez członków Aeroklubu Łódzkiego.

Właściwym zakończeniem rajdu był konkurs wiedzy o historii lotnictwa polskiego. Oto kilka przykładów konkursowych pytań: Z jakich elementów wyczynowych składały się Międzynarodowe Zawody Samolotów Turystycznych — Challenge? Które nazwisko zmieniło się w nazwie samolotów RWD po roku 1932? W czasie wojny obronnej, we wrześniu 1939 r., istniało lotnictwo armijne przy Armiach: Modlin, Łódź, Poznań, Pomorze, Kraków, Karpaty, Prusy oraz Samodzielnej Grupie Operacyjnej Narew. W której z tych armii szefem sztabu lotnictwa był ppłk pil. Stanisław Skarżyński? Kto był dowódcą Brygady Pościgowej, a kto Brygady Bombowej we wrześniu 1939 r.? Podać datę (dzień, miesiąc, rok) powstania w Anglii pierwszego polskiego dywizjonu oraz jego numer i nazwę... I nie byłoby w tym może nic specjalnie zaskakującego, gdyby nie to, że w konkursie brało udział 13 osób w wieku od 11 do 16 lat, w tym 5 dziewcząt. I trzeba powiedzieć, że wcale nie ustępowały one pola swym kolegom, niekiedy wyraźnie nad nimi górując. To właśnie ich odpowiedzi wybiegały często poza treści zawarte w pytaniach. O poziomie wiedzy uczestników konkursu niech świadczy kłopot, w jakim znalazło się jury, gdy 4 z nich uzyskało maksymalną ilość punktów i trzeba było zorganizować specjalną dogrywkę. Jury w składzie: płk **Henryk Kącik** (ZG APRL), **Józef Neyman** (PTTK Warta), **Zbigniew Chojnacki** i **Jan Pietrzak** (ci ostatni ułożyli wszystkie pytania do konkursu) wyłoniło w rezultacie laureata i ustaliło kolejność w spornej czwórce. Zwyciężył **Tadeusz Malinowski**. Nagrodami był sprzęt turystyczny. Dla najmłodszego uczestnika konkursu, 11-letniego **Janusza Gołąba**, Jan Pietrzak ufundował własną nagrodę — książkę Jerzego Pawlaka „Polskie eskadry w Wojnie Obronnej 1939". Brakującej „w terenie" literatury lotniczej nie zastąpi przelot Antkiem nad Łodzią, ufundowany przez kierownika Aeroklubu Łódzkiego, który dla uczestników był niewątpliwie niebywałą frajdą.

Jak to jest, że tu, na pomijanych często tzw. pogardliwie „peryferiach" naszego kraju, często dzieją się rzeczy dziwne i wspaniałe? Zauważyłem, że wielu ludzi przywykło tu traktować wszystko serio. Niezwykle serio.

Długo nie mogłem ochłonąć z wrażenia po obchodach rocznicy atlantyckiego przelotu Skarżyńskiego w Warcie. Dzięki Wam za to, organizatorzy.

Po konkursie rozmawiałem z członkami jury — nie tylko ja byłem zaskoczony i podbudowany jego przebiegiem i finałem.

Dziękujemy Ci za to wszyscy, kapitanie Skarżyński.

PIOTR GÓRSKI

NA ZDJĘCIACH Z LEWEJ. Wyżej: Fragment czasowej ekspozycji poświęconej St. Skarżyńskiemu w Muzeum Miasta i Rzeki Warty. Niżej: Centralny fragment ekspozycji (projekt i wykonanie — Zbigniew Szymczyk). Z PRAWEJ. Wyżej: Tegoroczne obchody otwiera w muzeum naczelnik miasta i gminy Warta — Marian Grzelak. Niżej: Na pierwszym planie — uczestnicy konkursu wiedzy o historii lotnictwa polskiego (w środku, najwyższy, laureat Tadeusz Malinowski). Zdjęcia: autor (9)

ZWYCIĘSTWO NAD POGODĄ

Pół setki pilotów stanęło na starcie XXVIII Szybowcowych Mistrzostw Polski. Wśród 17 zawodników klasy otwartej byli piloci CSRS, doświadczony Martin Brunecky i młody, rokujący duże nadzieje Jiři Stepanek. W 33-osobowej klasie standard z Polakami rywalizowali młodzi i szerzej nie znani szybownicy francuscy, Daniel Cassin i Eric Siaudeau. Faworytami byli czołowi szybownicy polscy, z których wielu ma na swoim koncie znaczące sukcesy międzynarodowe. Ciekawe było zwłaszcza jak w bezpardonowej rywalizacji sportowej wypadną reprezentanci Polski na tegoroczne, XVIII Szybowcowe Mistrzostwa Świata, Janusz Centka, Stanisław Kluk, Henryk Poźniak i Henryk Tobola, dla których start w Lesznie był ostatnim sprawdzianem przed wylotem do Hobbs.

W klasie otwartej większość polskich pilotów latała na Jantarach 2 i Jantarach 2 B, a reprezentanci CSRS — na Nimbusach 2 B. Wyniki uzyskane na tych szybowcach pomniejszane były o 5 procent w stosunku do rezultatów, uzyskiwanych na mniej doskonałych Jantarach 1, na których latali Edward Makula i Piotr Szczepański. W klasie standard obyło się na szczęście bez współczynnika wyrównawczego, bowiem wszyscy piloci latali na podobnych pod względem osiągów Jantarach Standard i Jantarach Standard 2.

Umiejętności pilotów oraz klasa i stan sprzętu to oczywiście bardzo wiele, ale nie wszystko. W szybownictwie niezrównanym reżyserem wydarzeń jakże często jest pogoda. Podczas tegorocznej, szybowcowej batalii w Lesznie warunki meteorologiczne postawiły przed pilotami najwyższe wymagania. Przeważała pogoda niżowa, ze zmiennym, nierzadko pełnym zachmurzeniem i niskimi podstawami chmur oraz spływami gorącego powietrza z południa. Niezwykle trudna i skomplikowana dla latania bezsilnikowego pogoda panowała zwłaszcza na początku mistrzostw. 22 maja konkurencję rozegrała wprawdzie klasa otwarta, ale żaden szybowiec nie doleciał do mety. Na następną, wymęczoną konkurencję trzeba było czekać aż do 26 maja, a bilans tego dnia można było określić krótko: wielki wysiłek pilotów i mierne wyniki sportowe. Trudna i męcząca dla pilotów była również następna konkurencja. 27 maja wszyscy piloci klasy otwartej i 20 pilotów klasy standard wylądowało w Lesznie po obleceniu wspólnego trójkąta 270 km. Wprawdzie trasa nie imponowała długością ale był to już pewien sukces, chociaż oblany obficie potem zawodników. Na początku mistrzostw trudno było mówić o taktyce przelotów, której celem jest osiągnięcie jak największej prędkości przelotowej. Cieszył się każdy, kto doleciał do mety.

29 maja przy obiecującej prognozie pogody szybowce długoskrzydłe poleciały na trasę czworoboku 424 km, a standardy na trójkąt 360 km. Do Leszna doleciało jednak tylko 12 spośród 50 szybowców. 30 maja obie klasy walczyły na trasie mini-trójkąta 176 km, który rozgrywany jest jeszcze czasami tylko na zawodach okręgowych. 31 maja czworobok 366 km obleciało tylko 5 szybowców klasy otwartej i dwa klasy standard. Holownicy i kierowcy ściągający szybowce z terenu nie narzekali więc na brak zajęcia. Wobec licznych lądowań przygodnych, które wydatnie zwiększają koszt imprezy, 1 czerwca nie dowierzając już pogodzie wyznaczono konkurencje ostrożnie. Klasa otwarta poleciała na trójkąt 306 km, a klasa standard na docel-powrót 204 km. Nadspodziewany rozwój chmur kłębiastych o wysokich podstawach i dobrych wznoszeniach przyczynił się do tego, że wszystkie szybowce powróciły do Leszna o własnych siłach. Komplet meldujących się na mecie szybowców był spełnieniem marzeń organizatorów imprezy.

W świąteczny czwartek 2 czerwca szybowce powędrowały wprawdzie na start, ale wkrótce, z powodu braku dostatecznych wznoszeń, musiały powrócić do hangarów. Piloci żałowali, że nie mogli odpocząć, tym bardziej że trudy mistrzostw dawały coraz bardziej znać o sobie.

W nocy z 2 na 3 czerwca przeszedł nad Lesznem długo oczekiwany front chłodny. Rześkie powietrze i błękit nieba w dniu 3 czerwca zapowiadały wreszcie latanie o jakim marzą piloci. Szybowce wcześniej zaciągnięto na start. Kierownik sportowy mistrzostw, Józef Dankowski, miał chęć nawet na tysiąckilometrową trasę, ale skończyło się na trójkątach — 515 km dla klasy otwartej i 405 km dla klasy standard. Popularny „szeryf" był jednak pewny tysiąckilometrowej trasy w dniu następnym. Tymczasem warunki były zaledwie przeciętne, a do tego na bardzo wydłużonych trasach trójkątów przeszkadzał boczny, zachodni wiatr. Do mety doleciało 30 szybowców. Pomimo to, był to najlepszy pod względem sportowym dzień XXVIII SMP. W dniu ostatnim znów wiał gorący wiatr z południa i długo trzeba było czekać, nim pod zakrytym warstwowymi chmurami niebie pojawią się pierwsze cumulusy. Propozycja zrezygnowania z konkurencji nie zyskała

XXVIII SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI • LESZNO, 22 MAJA – 5 CZERWCA 1983

Miejsce	KLASA OTWARTA PILOT /Aeroklub/	1.Trójkąt 206 km + docel-powrót 150 km		2.Czoro-bok 270 km		3.Trójkąt 270 km		4.Czworobok 424 km		5.Trójkąt 176 km		6.Czworobok 366 km		7.Trójkąt 306 km		8.Trójkąt 515 km		9.Docel-powrót 240 km		Suma pkt
		km	pkt	V-km	pkt	V	pkt	V-km	pkt	V-km	pkt	V-km	pkt	V	pkt	V-km	pkt	V-km	pkt	
1	STANISŁAW KLUK /Stalowa Wola/	229	994	246	779	94,19	965	377	646	88,68	817	78,13	973	105,27	996	87,54	970	86,18	955	8 095
2	JANUSZ CENTKA /Leszno/	230	1000	248	787	95,06	979	369	630	84,03	767	81,59	995	105,11	994	84,60	930	89,35	998	8 080
3	STANISŁAW WUJCZAK /Leszno/	230	1000	242	763	89,17	887	376	644	81,81	742	81,48	994	105,11	994	82,36	899	87,63	974	7 903
4	MARTIN BRUNECKY /CSRS/	120	413	242	763	93,10	948	68,53	962	51,12	426	81,94	997	105,52	1000	88,73	986	84,01	924	7 419
5	JACEK DANKOWSKI /Leszno/	182	743	243	767	77,23	701	68,53	962	99,54	935	353	665	101,62	945	88,45	983	63,91	647	7 348
6	MARIUSZ POŹNIAK /Leszno/	174	698	248	787	77,20	661*	67,44	955	100,49	946	339	636	103,10	966	88,69	986	63,91	647	7 282
7	JIRI STEPANEK /CSRS/	170	682	248	787	82,76	787	75,06	1000	50,95	426	335	627	99,78	918	89,72	1000	83,16	913	7 140
8	JANUSZ TRZECIAK /Rzeszów/	229	994	248	787	91,44	922	372	636	81,81	742	219	379	97,66	888	75,69	807	84,25	928	7 083
9	JANUSZ SKALSKI /Warszawa/	174	698	239	751	83,65	801	409	707	105,51	1000	358	677	103,29	968	73,67	779	65,50	669	7 050
10	EDMUND JANOWSKI /Toruń/	229	994	63,18	1000	91,22	919	377	646	81,91	744	348	656	100,15	924	397	271	80,67	878	7 032
11	JANUSZ GOGAŁA /Wrocław/	45	17	236	739	96,43	1000	68,42	961	61,84	525	71,96	933	98,49	900	81,71	890	89,49	1000	6 965
12	HENRYK MUSZCZYŃSKI /Leszno/	128	458	235	735	89,67	855*	369	630	53,07	430	82,38	1000	104,76	989	84,77	932	70,65	740	6 769
13	ROMAN KARBOLEWSKI /Ostrów/	177	715	242	763	86,13	840	376	644	84,42	771	335	627	105,37	998	76,60	819	220	323	6 500
14	BOŻENA GRZELAK /Lubin/	188	777	262	839	76,00	682	384	659	81,81	742	298	548	101,48	943	74,23	787	214	312	6 289
15	PIOTR SZCZEPAŃSKI /Warszawa/	130	503	236	787	67,71	569*	368	666	77,46	739	359	720	85,07	773	445	326	72,27	815	5 898
16	JERZY KOLASIŃSKI /Ostrów/	177	715	248	787	82,58	785	283	464	166	370	113	151	92,61	817	397	271	64,53	655	5 015
17	EDWARD MAKULA /Piotrków/	63	128	236	787	69,23	594*	368	666	41	3	339	674	77,77	664	79,72	920	225	354	4 790

Miejsce	KLASA STANDARD PILOT /Aeroklub/	1. Trójkąt 240 km		2. Trójkąt 270 km		3. Trójkąt 360 km		4. Trójkąt 176 km		5. Czoro-bok 366 km		6. Docel-powrót 204 km		7. Trójkąt 405 km		8. Docel-powrót 240 km		Suma pkt
		V-km	pkt	V-km	pkt	V-km	pkt	V-km	pkt	V-km	pkt	V	pkt	V-km	pkt	V-km	pkt	
1	FRANCISZEK KĘPKA /Bielsko-Biała/	60,19	972	66,62	814	67,57	983	95,35	1000	301	813	97,34	983	80,96	993	70,24	950	7 508
2	DANIEL CASSIN /Francja/	62,95	1000	72,35	876	66,96	980	84,14	861	292	785	93,08	918	80,71	991	72,33	986	7 397
3	STANISŁAW ZIENTEK /Bielsko-Biała/	53,53	905	77,48	932	345	801	84,14	861	306	828	98,45	1000	81,68	1000	65,18	862	7 189
4	STANISŁAW WITEK /Wrocław/	60,55	976	260	522	67,75	984	87,94	908	301	813	98,25	997	80,87	993	70,24	950	7 143
5	PIOTR WOJDA /Białystok/	53,30	902	77,23	929	338	783	83,15	849	294	791	91,46	893	74,07	930	68,65	922	6 999
6	HENRYK POŹNIAK /Stalowa Wola/	56,95	939	81,96	980	71,39	1000	81,44	828	259	682	95,63	957	232	329	72,09	982	6 697
7	MIROSŁAW KRÓLIKOWSKI /Leszno/	54,74	917	262	526	345	801	80,00	810	305	825	88,32	846	80,60	990	63,72	837	6 552
8	JÓZEF HERCZYŃSKI /Toruń/	50,90	878	65,28	759*	333	770	68,17	663	301	813	86,35	816	80,15	986	56,99	721	6 446
9	HENRYK TOBOŁA /Piotrków/	203	556	78,17	939	322	741	88,55	916	294	791	95,63	957	312	466	67,98	911	6 277
10	WALDEMAR JAWORSKI /Świdnik/	165	426	251	500	339	786	81,70	831	67,25	1000	89,56	865	81,14	995	65,08	861	6 264
11	ADAM KRASNODĘBSKI /Opole/	229	644	68,79	837	266	594	81,23	825	280	747	88,54	849	77,64	963	57,91	737	6 196
12	ADELA DANKOWSKA /Leszno/	152	382	78,61	943	65,85	975	90,39	935	301	793	84,66	790	394	606	59,32	761	6 190
13	PAWEŁ FRĄCKOWIAK /Szczecin/	231	651	66,12	808	347	807	82,55	841	75	109	89,56	865	80,75	991	70,24	950	6 022
14	MAKSYMILIANA PASZYC /Wrocław/	208	573	68,26	832	345	801	77,32	777	303	819	86,20	813	352	534	58,88	753	5 920
15	BOGDAN WAŁKOWIAK /Leszno/	200	545	68,57	835	284	641	83	129	66,46	996	94,64	942	81,32	997	60,06	774	5 859
16	JAN WRÓBLEWSKI /Bydgoszcz/	60,93	979	83,79	1000	216	463	94,15	985	219	557	82,10	751	72,11	912	148	198	5 845
17	MIECZYSŁAW OLSZEWSKI /Toruń/	204	559	70,43	855	271	607	82,55	841	296	797	86,76	822	312	466	61,54	799	5 746
18	STANISŁAW CAŁKA /Ostrów/	52,44	894	66,44	812	255	565	77,55	779	205	514	85,00	795	312	466	65,85	874	5 699
19	KRZYSZTOF SOBIECKI /Bydgoszcz/	53,70	906	67,81	827	56,52	934	76,80	770	75	109	97,66	988	64,67	844	184	264	5 642
20	LESZEK DUNOWSKI /Gdańsk/	238	675	69,06	840	350	815	76,61	768	312	847	89,51	864	310	462	199	292	5 543
21	KLIGIUSZ WAWRZYNIAK /Lubin/	142	348	233	458	53,45	920	70,24	689	134	293	87,85	838	78,37	970	65,83	874	5 390
22	MAREK KORNEĆ /Jelenia Góra/	54,58	915	259	519	338	783	33	0	135	296	86,60	819	68,72	881	68,30	916	5 129
23	ERIC SIAUDEAU /Francja/	126	293	260	522	354	825	79,10	799	155	358	82,10	751	325	488	73,13	1000	5 036
24	LECH KASPROWICZ /Lubin/	62,97	1000	266	536	336	778	175	406	302	796*	87,27	830	260	377	204	301	5 024
25	ADAM SIKORA /Zielona Góra/	231	651	67,59	824	333	770	120	241	75	109	88,75	852	394	606	67,39	901	4 954
26	STANISŁAW ABRAMOWICZ /Elbląg/	75	119	247	491	293	665	31	0	291	782	87,01	826	390	599	70,19	945	4 655
27	JOLANTA KOPICKA /Grudziądz/	208	573	159	282	345	801	63,67	607	65	78	86,65	820	337	509	70,24	950	4 620
28	MAREK KAMOŚ /Poznań/	126	293	215	415	270	604	68,17	663	85	140	81,51	742	77,33	960	57,68	733	4 550
29	ANDRZEJ ŻUKOWSKI /Bydgoszcz/	240	682	218	422	240	526	66,17	638	144	324	76,26	662	248	356	59,85	770	4 380
30	LIDIA WUSATOWSKA /Mielec/	143	351	252	503	308	704	70,44	691	89	153	58,31	388	310	462	51,85	632	3 884
31	JERZY PAWŁOWSKI /Zielona Góra/	43	10	67,97	828	286	646	45	15	259	682	86,20	813	379	580	0	0	3 574
32	WACŁAW WIECZOREK /Kraków/	37	0	171	311	277	623	41	3	75	109	87,32	830	325	488	68,84	926	3 290
33	ŁUKASZ FLORKOWSKI /Ostrów/	53,40	903	66,92	817	338	783	70,52	692	–	–	–	–	–	–	–	–	3 195

akceptacji zawodników, którzy chcieli walczyć do końca. Wspólny dla obydwu klas trójkąt 240 km obleciało 41 szybowców.

Jeśli chodzi o przebieg rywalizacji, to był on równie interesujący w obydwu klasach, przede wszystkim dlatego, że w przeciwieństwie do lat poprzednich, tym razem siły zostały mniej więcej równo podzielone. W klasie otwartej rewelacją pierwszych konkurencji był Edmund Janowski. Był liderem jeszcze po pięciu konkurencjach. Potem jednak systematycznie spadał w klasyfikacji, by zakończyć mistrzostwa na 10 miejscu. Czujnie i znakomicie latała jednak nasza reprezentacyjna para Kluk-Centka, która wyszła na prowadzenie po szóstej konkurencji, by nie oddać go do końca, powtarzając wynik z ub. r. Za plecami tej pary toczyła się walka o brązowy medal, który ostatecznie wywalczył powracający do dawnej, wysokiej formy bojowo latający Stanisław Wujczak. Niemal do końca wydawało się, że tuż za tą doświadczoną trójką uplasują się młodzi, utalentowani piloci z Leszna, latający parą najmłodszy pilot mistrzostw, 20-letni Jacek Dankowski i 23-letni Mariusz Poźniak. Niestety, w ostatniej konkurencji lecieli zbyt długo i dali się przeskoczyć byłemu mistrzowi Europy, Martinovi Bruneckemu. Latający także parą reprezentanci CSRS zaczęli mistrzostwa trochę nieśmiało i sporo stracili w pierwszych konkurencjach. Potem jednak wyraźnie się rozkręcili, wygrali trzy konkurencje i cieszyli się z wysokich lokat końcowych. Nie zawiedli ale i nie błyszczeli specjalnie trzej Janusze — Skalski, Trzeciak i Gogała. Słabszy wynik niż oczekiwano osiągnął doświadczony Henryk Muszczyński.

W znacznie liczniej obsadzonej klasie standard w pierwszych dwóch konkurencjach przypomniał się znakomitym lataniem były dwukrotny mistrz świata Jan Wróblewski. Ten niezwykle odważnie, samodzielnie latający pilot miał jednak pecha w trzeciej konkurencji, w której lądował przygodnie, zajmując ostatnie miejsce. Wprawdzie jeszcze dał znać o sobie drugim wynikiem dnia w konkurencji czwartej, ale był to już łabędzi śpiew tego niezrównanego przed laty szybownika.

Od początku do samego końca mistrzostw wielką niespodzianką były wysokie lokaty 24-letniego studenta medycyny z Paryża, Daniela Cassin. W I konkurencji zajął ex aequo 1—2 miejsce z Lechem Kasprowiczem, w klasyfikacji ogólnej nie spadał poniżej miejsca medalowego, a wysokie drugie miejsce dowiózł do końca imprezy. Piszę dowiózł, bowiem niektórzy mieli mu za złe kurczowe trzymanie się czołowych zawodników. W pierwszym tak poważnym starcie, na obcym terenie, nie jest to jednak ujma, wręcz przeciwnie, świadczy o sporych już umiejętnościach młodego Francuza, który zawstydził wielu naszych uznanych pilotów z klasy standard, poza Franciszkiem Kępką.

Czterokrotny brązowy medalista mistrzostw świata nie startował w ubiegłorocznych mistrzostwach Polski, w związku z czym został pominięty przy typowaniu reprezentacji kraju na tegoroczne mistrzostwa świata. Ten znakomity pilot udowodnił jednak w Lesznie, że w klasie standard aktualnie jest najlepszy. Latał równo, na prowadzenie wyszedł po czterech konkurencjach i nie oddał go do końca.

Pecha miał Henryk Poźniak. Niemal cały czas plasował się w czołówce poszczególnych konkurencji, po trzech — był nawet liderem, a do siódmej, przedostatniej konkurencji był na medalowym miejscu. Przeliczył się na trójkącie 405 km, lądując na 232 kilometrze, co dało mu ostatnie miejsce w konkurencji. To jedno potknięcie zepchnęło go na 6 miejsce w ostatecznej klasyfikacji. Jeszcze gorzej wypadł jednak nasz czwarty reprezentant na Hobbs, Henryk Toboła. Niczym nie błyszczał, latał przeciętnie i zajął 9 miejsce.

Srebrny medal mistrzostw Polski w klasie standard zdobył Stanisław Zientek. Latał równo i na wysokim poziomie, wygrał dwie konkurencje i zasłużenie wywalczył 3 miejsce. Czwarte miejsce i brązowy medal mistrzostw Polski zdobył Stanisław Witek. Potknął się tylko w drugiej konkurencji, potem mozolnie piął się do góry i w konsekwencji stanął na podium zwycięzców.

Wysoko ocenić należy 5 miejsce 28-letniego Piotra Wojdy. Doświadczony Mirosław Królikowski — w dobrej normie. Ósme miejsce Józefa Herczyńskiego jest sporą niespodzianką i takąż niewiadomą, jeśli chodzi o przyszłe sukcesy tego pilota. Trochę poniżej oczekiwań latali znani już na arenie krajowej zawodnicy — Waldemar Jaworski, Paweł Frąckowiak i Leszek Dunowski. Zawiódł doświadczony Adam Sikora. Kilka razy z jak najlepszej strony pokazali się natomiast piloci młodego pokolenia — Adam Krasnodębski, Bogusław Walkowiak i Krzysztof Sobiecki.

Z pięciu latających w mistrzostwach pań najwyższą lokatę i najwięcej procentowo punktów — 77,37% — zdobyła doświadczona Adela Dankowska. Gdyby trzymać się tych procentów, to dalsza kolejność pań byłaby następująca: Maksymiliana Paszyc, Bożena Grzelak, Jolanta Kopicka i Lidia Wusatowska.

Procentowo najwięcej punktów zdobył F. Kępka — 93,85%. Daniel Cassin miał 92,46%, Stanisław Zientek — 89,86%, Stanisław Witek — 89,28%. Ponad 80% punktów w klasie standard zdobyło 8 pilotów, a w klasie otwartej — 6 pilotów. Mistrz w klasie otwartej Stanisław Kluk zdobył 89,94% punktów, Janusz Centka — 89,77%, Stanisław Wujczak — 87,81%, Martin Brunecky — 82,43%.

Łącznie uczestnicy XXVIII SMP wylatali — bezawaryjnie — 2 165 h i przelecieli 107 111 km. Przypomnijmy, że w 1982, gdy podczas rozgrywania mistrzostw Polski panowały znakomite warunki meteorologiczne, a obie klasy wykonały po 9 konkurencji, podobne liczby wynosiły — 1 600 h i 132 000 km. W br. szybownicy przelecieli więc mniej, ale napracowali się znacznie więcej.

Na zakończenie krótkie wizytówki czołowych pilotów XXVIII SMP.

STANISŁAW KLUK (ur. 1939) — Aeroklub Stalowowolski. Kapitan pilot w PLL LOT. Na szybowcach wylatał 4 500 h i przeleciał 173 000 km. Trzykrotny uczestnik mistrzostw świata — w 1972 zajął 3 miejsce, a w 1981 — piąte. W mistrzostwach Polski zdobył 10 medali (!), w tym 7 (!) złotych (1971, 1974, 1976, 1977, 1980, 1982, 1983), 1 srebrny (1970) i 2 brązowe (1979, 1981). Były rekordzista świata i wielokrotny rekordzista Polski.

FRANCISZEK KĘPKA (1940) — Aeroklub Bielsko-Bialski. Instruktor lotniczy w macierzystym aeroklubie. Na szybowcach wylatał 4 500 h i przeleciał 147 000 km. Pięciokrotnie startował w mistrzostwach świata, w których zdobył 4 brązowe medale. Trzykrotny zwycięzca zawodów państw socjalistycznych. Odniósł również wiele sukcesów w innych zawodach międzynarodowych. W mistrzostwach Polski zdobył 7 medali, w tym 2 złote (1964, 1983), 3 srebrne (1965, 1971, 1980) i 2 brązowe (1970, 1978). Były rekordzista świata, wielokrotny rekordzista Polski.

JANUSZ CENTKA (1950) — Aeroklub Leszczyński. Magister inżynier, kapitan pilot w PLL LOT. Na szybowcach wylatał 2 200 h i przeleciał 80 000 km. Mistrz Polski juniorów (1972). W mistrzostwach seniorów zdobył 5 medali, w tym 2 złote (1976, 1979), 2 srebrne (1982, 1983) i 1 brązowy (1980). Rekordzista Polski.

DANIEL CASSIN (1959) — Francja. Paryżanin, kończy studia medyczne. Na szybowcach wylatał ok. 1 000 h. Drugie miejsce w mistrzostwach Polski jest jego największym sukcesem sportowym.

STANISŁAW WUJCZAK (1950) — Aeroklub Leszczyński. Magister inżynier, kapitan pilot w PLL LOT. Na szybowcach wylatał 2 200 h i przeleciał 85 000 km. Uczestnik mistrzostw świata (1974 — 8 miejsce). W mistrzostwach Polski zdobył 2 medale, w tym 1 złoty (1972) i 1 brązowy (1983).

STANISŁAW ZIENTEK (1950) — Aeroklub Bielsko-Bialski. Magister inżynier, specjalista konstruktor w PDPS PZL-Bielsko. Reprezentant kraju. W mistrzostwach Polski zdobył 2 brązowe medale (1972, 1983).

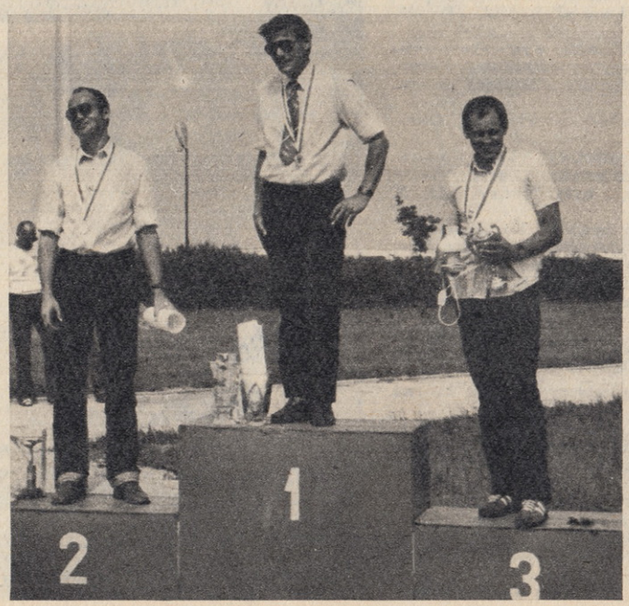
MARTIN BRUNECKY (1950) — CSRS. Inżynier pracujący w zakładach lotniczych. Na szybowcach wylatał 1 600 h i przeleciał 80 000 km. Wielokrotny reprezentant Czechosłowacji. Mistrz Europy w klasie klub (1979).

STANISŁAW WITEK (1948) — Aeroklub Wrocławski. Magister inżynier, kierownik techniczny zakładu PDPS we Wrocławiu. Na szybowcach wylatał 2 500 h i przeleciał 100 000 km. Dwukrotny uczestnik mistrzostw Europy (1979 — 4 miejsce, 1982) i świata (1981 — 8 miejsce). Zwycięzca zawodów państw socjalistycznych (1976). Rekordzista kraju. W mistrzostwach Polski zdobył 6 medali, w tym 1 złoty (1978), 2 srebrne (1972), 1977) i 3 brązowe (1975, 1980, 1983).

Przebieg rywalizacji sportowej podczas XXVIII SMP ilustrują także tabele wyników, w których podano rezultaty bezwzględne, bez współczynników. Gwiazdki oznaczają, iż zawodnikowi zmniejszono punktację za nieprawidłowe wykonanie zdjęć punktów zwrotnych.

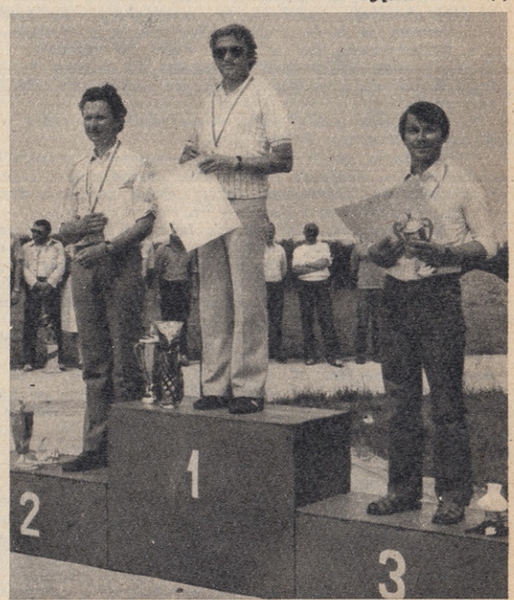
HENRYK KUCHARSKI

Na podium zwycięzców klasy otwartej: 1. Stanisław Kluk, 2. Janusz Centka, 3. Stanisław Wujczak.



Zwycięzcy klasy standard: 1. Franciszek Kępka, 2. Stanisław Zientek, 3. Stanisław Witek.

Zdjęcia autora (3)



LE BOURGET '83

Rano 27 maja br. prezydent Francji Francois Mitterrand dokonał oficjalnego otwarcia 35 Międzynarodowego Salonu Lotniczo-Kosmicznego na paryskim lotnisku Le Bourget. Jakkolwiek był to pierwszy oficjalny dzień trwania tej wielkiej wystawy, już poprzedniego dnia była ona dostępna dla przedstawicieli prasy.

Tegoroczna impreza, której tradycje sięgają początków lotnictwa (pierwszy salon zorganizowano w 1909 r.), skupiła ponad 900 wystawców z 29 krajów świata. W pawilonach, o ogólnej powierzchni 60 000 m², oraz na płycie lotniska (140 000 m²) zaprezentowali oni ponad 250 statków powietrznych: samolotów, śmigłowców, szybowców, aparatów ultralekkich i aerostatów.

Tradycyjnie już wielką atrakcją były pokazy sprzętu lotniczego w locie. W dniu oficjalnego otwarcia wystawy zaprezentowano w locie najważniejsze samoloty i śmigłowce produkcji francuskiej. W dniach 28 maja — 3 czerwca program przewidywał pokazy w locie w godz. 11—12.30 i 14—17 oraz w innym czasie — w miarę możliwości (po uprzednim uzgodnieniu z centrum kontroli ruchu lotniczego w rejonie paryskiego węzła lotnisk). W dniu zamknięcia Salonu, tj. 5 czerwca, odbył się wielki pokaz dla szerokiej publiczności w godz. 10—17 (wystawa otwarta była dla zwiedzających przez większość dni w godz. 9.30—18).

Na szczególną uwagę zasługuje fakt, że wśród prezentowanych w tym roku na Le Bourget statków powietrznych odnotowano 48 takich, które gościły na Salonie po raz pierwszy (dodajmy, że zwrócono uwagę na najważniejsze konstrukcje — w tym roku było szczególnie dużo ULSów i lotni). 5 spośród nich były to samoloty skonstruowane przez konsorcja międzynarodowe, 15 przedstawiła Francja, 18 nowości pochodziło z USA, po 3 z W. Brytanii i RFN oraz po 1 z Kanady, Japonii, Jugosławii i Chile. Niewątpliwie największą atrakcją był przylot — do ostatniej chwili niepewny — samolotu kosmicznego Enterprise na grzbiecie specjalnego Boeinga 747.

Zaprezentowano nie tylko statki powietrzne, ale także — co również należy już do tradycji — sprzęt lotniczy, jak obsługowy, pokładowy itp. Dużą część tej ekspozycji stanowiło uzbrojenie. Warto zaznaczyć, że na tegorocznym Salonie wyodrębniono specjalny dział tajny, dostępny tylko specjalnie upoważnionym osobom. Pokazano w nim najnowsze urządzenia — zdobycze nauki i techniki o znaczeniu strategicznym.

Międzynarodowy Salon Lotniczo-Kosmiczny jest okazją do wymiany doświadczeń i poglądów nie tylko przez pokaz sprzętu, ale także przez bezpośrednie spotkania i dyskusje zainteresowanych środowisk i osób. Służą temu tzw. dni specjalne, z których każdy poświęcony jest innej tematyce, co podkreślone jest przez organizowanie imprez towarzyszących, jak konferencje, odczyty, dyskusje przy okrągłym stole itp. Tegoroczny Salon na Le Bourget był więc okazją do zorganizowania czwartej konferencji medycyny lotniczej i kosmicznej (30 maja), sympozjów zorganizowanych przez francuski Instytut Szkolenia i Badań Transportu Lotniczego; 31 maja był dniem francuskiego przemysłu lotniczego i elektronicznego, 1 czerwca — dniem wyposażenia pokładowego lotniczego i kosmicznego; odbyły się też sympozja zorganizowane przez American Institute of Aeronautics and Astronautics (AIAA), francuski Instytut Transportu Lotniczego oraz poświęcone stalom specjalnym w technice lotniczej.

Zanim bardziej szczegółowo opowiemy o 35 Międzynarodowym Salonie Lotniczo-Kosmicznym, o ciekawszych eksponatach i wnioskach, jakie nasunęły się po jego zwiedzeniu — przedstawiamy obok migawki z salonowymi nowościami. **(PeG)**

NA ZDJĘCIACH:

1 i 2. Po raz pierwszy na Salonie gościły samoloty komunikacyjne nowej generacji, o niższym zużyciu paliwa — Boeing 767 i Airbus A.310.

3 i 4. Duży postęp obserwuje się ostatnio w konstrukcjach samolotów komunikacji lokalnej — tu również powstają samoloty nowej generacji. Jakkolwiek można było oglądać jedynie makietę kadłuba francusko-włoskiego Aerospatiale-Aeritalia ATR-42, to szwedzko-amerykański Saab—Fairchild SF—340, już badany w locie, zaprezentowano w powietrzu.

5. Odnotowano też kilka nowości w dziedzinie samolotów dyspozycyjnych. Jedną z nich był japoński samolot odrzutowy tej klasy, dwusilnikowy Mitsubishi Diamond I — wprawdzie nie najnowszy, ale na Salonie goszczący po raz pierwszy.

6. Natomiast ponoć największe zainteresowanie wzbudził amerykański Gulfstream Aerospace Fanjet 1500.

7 i 8. Dużą część tegorocznej ekspozycji stanowiły samoloty lekkie i motoszybowce — również amatorskie. Samolotami zaprezentowanymi przez firmy profesjonalne, które wzbudziły duże zainteresowanie, były Mudry CAP X z silnikiem MB4-80 i Robin ATL.

9. Pierwszy raz miał okazję lądować na Le Bourget również Northrop F-20 Tigershark, samolot rozwinięty ze znanego F-5 Tiger, przeznaczony dla krajów o skromniejszych budżetach (pisaliśmy już o nim na naszych łamach).

10. Po raz pierwszy pokazano nową odmianę francuskiego Mirage III NG (nouvelle generation). Samolot wyposażony jest w nową aparaturę elektroniczną oraz w dodatkowe usterzenie przednie.

11. Oprócz samolotów już skonstruowanych pokazano też makiety przyszłych samolotów bojowych, m. in. francuskiego ACX i samolotu bojowego Rockwella na lata 90-te (na zdjęciu).

12. Jakkolwiek już produkowany seryjnie, po raz pierwszy pokazał się na Salonie śmigłowiec bojowy Hughes AH-64 Apache.

13. Poza tym nie zaobserwowano nowości wśród śmigłowców — jedynie nowe odmiany znanych już typów. Należy do nich brytyjski Westland Sea King, z radarem zamontowanym na wysięgniku w sposób umożliwiający manewrowanie nim.

14. Pewną niespodzianką było, niemal do ostatniej chwili niepewne, przybycie samolotu kosmicznego Enterprise, oczywiście... na grzbiecie Boeinga 747.

15. Do atrakcji Salonu należał niewątpliwie unoszący się nad terenem wystawowym sterowiec Skyship 500, zaprezentowany przez brytyjską firmę Airship Industries.

Zdjęcia: „Air et Cosmos" i „Aviation Magazine International"

1

2

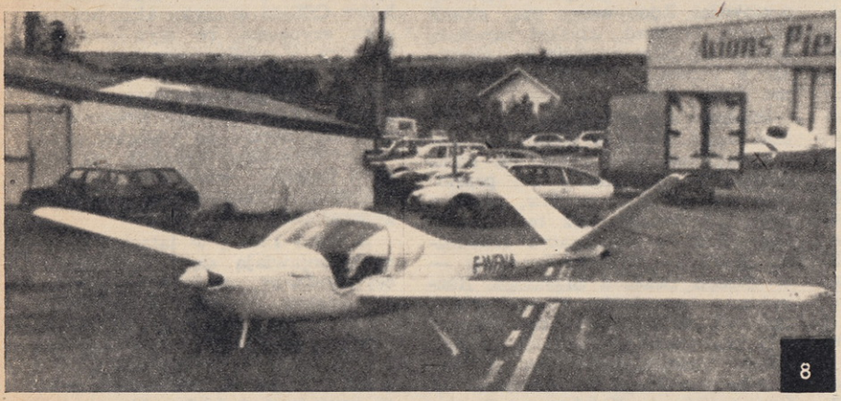
3

4

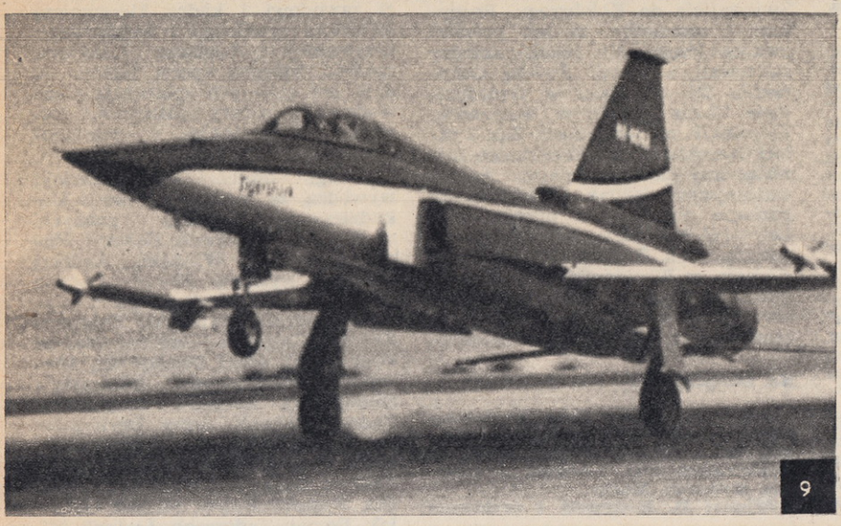
5

6

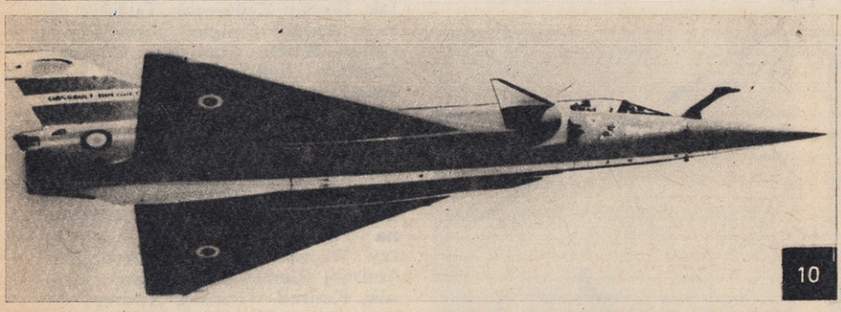
7



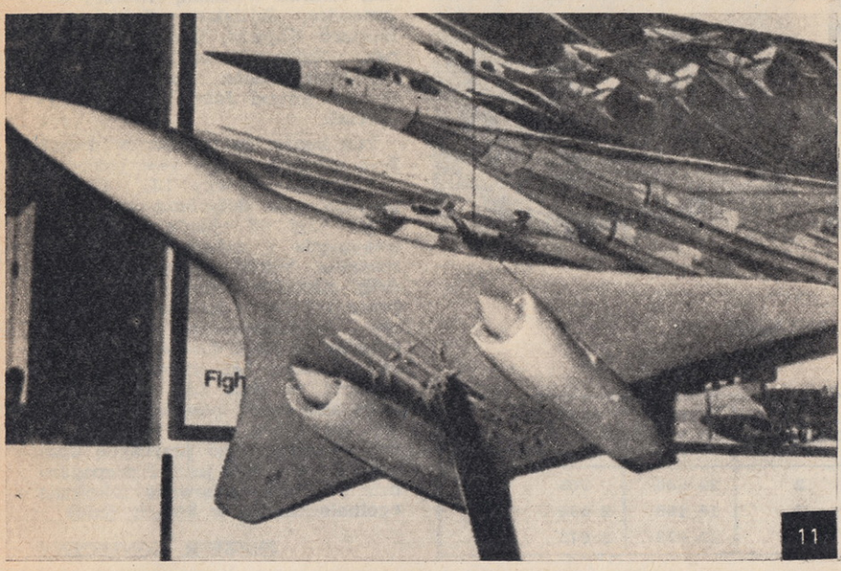
8



9



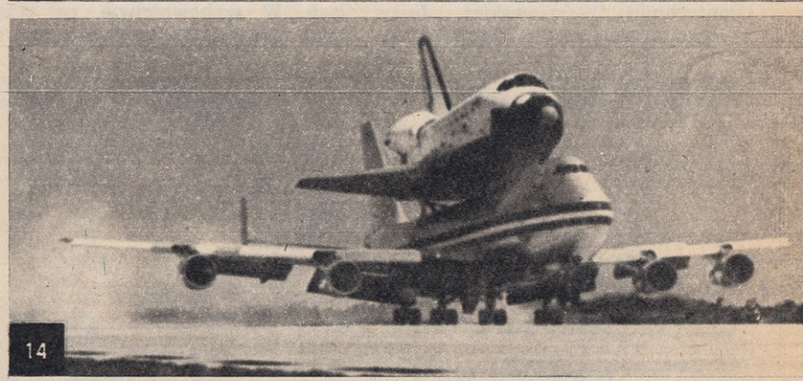
10



11

12

13



14

15

LIGA LOTNICZA

Nowością w uchwalonym na I walnym zjeździe LL statucie Ligi Lotniczej było ujednolicenie nazw władz Ligi wszystkich szczebli. Najwyższymi władzami stowarzyszenia były: walny krajowy zjazd delegatów, walne zjazdy okręgów i oddziałów oraz walne zebrania kół. Organami wykonawczymi każdego zjazdu stały się zarządy, a ich bieżącą pracą kierowały prezydia. Zarządy oddziałów, okręgów i Zarząd Główny miały biura, w których statut dopuszczał możliwość pracy etatowej 1—3 członków prezydium. Zlikwidowano w ten sposób dyrekcje okręgowe i dyrekcję naczelną, które w dotychczasowej praktyce powodowały dwoistość władz Ligi. Kadencje wszystkich władz naczelnych LL statut określał na trzy lata. Najwyższym organem kontrolnym stowarzyszenia była Główna Komisja Rewizyjna, analogiczne komisje działały też w okręgach, oddziałach i kołach. Na szczeblu centralnym wprowadzono Sąd Koleżeński.

Na warszawskim zjeździe Ligi w 1950 r. wybrano również nowe władze naczelne Ligi Lotniczej: 45-osobowy Zarząd Główny, który wyłonił 11-osobowe Prezydium, 8-osobową Główną Komisję Rewizyjną i 8-osobowy Sąd Koleżeński. Prezesem ZG został mgr inż. Sergiusz Minorski, wiceprezesami — płk Jerzy Bogdanowski, płk Józef Śliwiński (urzędujący) i Jan Jabłoński (ZG ZMP). Stanowisko sekretarza urzędującego objął Alfred Windholz, skarbnikiem został Mieczysław Rolski a do Prezydium ZG weszli: płk Antoni Michalak — zastępca dowódcy Wojsk Lotniczych ds polityczno-wychowawczych, prof. Edward Warchałowski — rektor Politechniki Warszawskiej, Jerzy Falber, prof. Czesław Bieniek i sekretarz generalny ARP — mjr Janusz Przymanowski. Wśród członków Zarządu Głównego znaleźli się przedstawiciele partii i stronnictw politycznych — PZPR, ZSL, SD, wojska — MON, Wojsk Lotniczych i PO „Służba Polsce", organizacji młodzieżowych — ZHP i ZMP, przedsiębiorstw i instytucji lotniczych — PLL LOT, WSK, GIL oraz reprezentanci Okręgów LL — Poznańskiego, Katowickiego, Rzeszowskiego, Gdańskiego, Wrocławskiego, Szczecińskiego, Krakowskiego, Białostockiego, Lubelskiego, Olsztyńskiego, Kieleckiego, Łódzkiego i Bydgoskiego. W gronie tym znaleźli się również przedstawiciele Instytutu Szybownictwa w Bielsku-Białej — prof. Włodzimierz Humen, konstruktor Józef Niespał i pilot oblatywacz Adam Zientek. Przewodnictwo Głównej Komisji Rewizyjnej objął inż. Wiktor Leja, a Sądu Koleżeńskiego — Stanisław Benigier.

W niecałe dwa tygodnie po zjeździe przeprowadzono w kraju IV Tydzień Ligi Lotniczej, który przebiegał pod hasłem: „Ludowe lotnictwo w służbie mas pracujących". Odbyło się wiele imprez i akcji popularyzujących lotnictwo, szczególnie w miasteczkach i na wsi, dokąd piloci aeroklubów latali niekiedy samolotami Po-2 na przygodne lądowiska, wygłaszali pogadanki, rozdawali broszury i książki. Wśród sporej liczby materiałów propagandowych znalazły się również... papierosy „Lotnik", z emblematem Ligi, sylwetką samolotu Li-2 i hasłem: „Lotnictwo w służbie pokoju" na etykiecie pudełka kartonowego. Palacze twierdzili, że papierosy są bardzo dobre, a lotnicy narzekali, że samolot jest niedbale narysowany.

Działaniom propagandowym Ligi towarzyszyła intensywna praca szkoleniowa w aeroklubach i szkołach. W szybownictwie, na przykład, piloci wykonywali z powodzeniem wiele lotów wyczynowych i bili rekordy Polski. Jedyny medalista Lilienthala sprzed wojny, Tadeusz Góra, ustanowił w lipcu na Żarze dwa krajowe rekordy wysokości. Zdobywając przy okazji diament (5 038m), uzyskał zarazem, jako drugi pilot na świecie i pierwszy w Polsce, złotą odznakę z trzema diamentami.

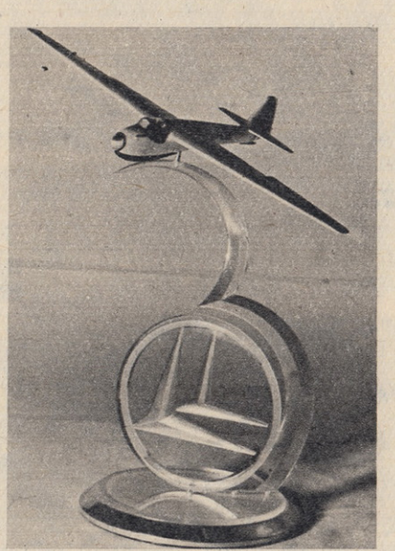
Pilotom samolotowym LL przyszło wziąć udział w pierwszych poważniejszych operacjach na rzecz gospodarki narodowej. Na przełomie maja i czerwca tzw. eskadra leśna LL brała przez trzy tygodnie udział w zwalczaniu szkodnika lasów — mniszki brudnicy — w górach Beskidu Śląskiego. Rozpylono z samolotów 50 ton preparatu. W dniach 3—13 czerwca latali oni także w akcji zwalczania stonki ziemniaczanej wzdłuż wybrzeża morskiego na odcinku od Świnoujścia do Kołobrzegu. Rozpylono z samolotów 25 ton proszku owadobójczego. Ich młodsi koledzy startowali z okazji Święta Odrodzenia (21—22 lipca) w Gwiaździstym Złocie Pokoju w Warszawie. Zwyciężyli na samolotach Żak-3 piloci Aeroklubu Warszawskiego, zajmując trzy pierwsze miejsca. Najpoważniejszym jednak sprawdzianem poziomu wyszkolenia pilotów Ligi Lotniczej był udział w centralnych pokazach na Święto Lotnictwa, 23 sierpnia w Warszawie. Bogaty program pokazów (dodajmy przy okazji, że po raz pierwszy demonstrowano na nich w Polsce publicznie pokaz pilotażu na samolocie odrzutowym Jak-17) wzbogacili oni przelotem nad lotniskiem Okęcie 43 samolotów CSS-13 w szyku tworzącym słowo: „POKÓJ" oraz 9 samolotów CSS-13 w szyku klin, holujących szybowce, co wywołało entuzjazm i wielkie uznanie wielotysięcznej publiczności. Kierownikiem przygotowawczego obozu szkoleniowego do tego pokazowego przedsięwzięcia na warszawskim lotnisku Gocław, był kpt. pil. Jerzy Łagoda, wieloletni działacz Aeroklubu Warszawskiego, obecnie generał LWP.

W roku 1950 i w latach następnych pojawiają się wśród latającej młodzieży, szkolonych przez Ligę pilotów i skoczków nazwiska, które weszły potem na trwałe do historii polskiego lotnictwa, nie tylko sportowego. Wyrośli z nich piloci wyczynowi, rekordziści, piloci zawodowi i kadra kierownicza lotnictwa cywilnego i wojskowego, pracownicy i działacze lotnictwa, spośród których sporo jeszcze do dziś jest czynnych społecznie i zawodowo w naszej społeczności lotniczej, wspominając z sentymentem czasy Ligi Lotniczej.

Z Ligi Lotniczej swój rodowód wywodzą, że wspomnę tylko o kilkudziesięciu bardziej znanych, m. in.: Jerzy Adamek, Edward Makula, Edmund Wiliński, Andrzej Brzuska, Ryszard Kosioł, Lucyna Wlazło (Krzywonos), Olgierd Paszyc, Andrzej Majewski, Zbigniew Żółkoś, Zbigniew Rawicz, Marian Wiśniewski, Józef Dankowski, Mieczysław Pawlikowski, Mieczysław Czempiński, Zdzisław Przyjemski, Tadeusz Śliwak, Jerzy Derkowski, Jerzy Blitz, Tadeusz Augustyniak, Sławomir Centner, Stefan Makne, Henryk Gajewski, Stanisław Wielgus, Ryszard Bitner, Marian Gorzelak, Roman Zydorczak, Ludwik Misiek, Antoni Śmigiel, Jerzy Popiel, Adam Witek, Stanisław Cnotliwy, Czesław Cnotliwy, Roman Gajos, Zbigniew Kudzewicz, Tadeusz Rejniak, Janusz Stanisławski, Jan Tomaszewski, Stanisław Skrzydlewski, Adam Niżnik, Aleksander Pawlikiewicz, Adam Bułat, Ewa Nechay, Pelagia Pietrzak (Majewska), Tadeusz Studencki, Irena Kempówna (Zabiełło), Romuald Gudel, Jerzy Wojnar, Stanisław Ackerman, Andrzej Ziemiński, Zbigniew Chronik, Konrad Wiciński, Andrzej Abłamowicz, Zdzisław Pakielewicz, Bernard Kopicki, Sławomir Makaruk, Maksymiliana Czmielówna, Stanisław Mucha, Ludwik Natkaniec, Rajmund Jakób, Henryk Zydorczak.

Pod koniec roku 1950, w dniach 2—3 grudnia, odbył swe posiedzenie Zarząd Główny LL. Plenum podsumowało dotychczasowy okres pracy Ligi od zjazdu, podkreśliło osiągnięcia i wskazało na niedomagania. Wśród spraw, które budziły niezadowolenie była słaba praca kół LL — najniższych komórek stowarzyszenia. Aczkolwiek mówiło się już o 600-tysięcznej rzeszy członków LL, to jednak wskazywano, że koła Ligi przejawiają małą aktywność, poważna ich część jest bezczynna, wiele rozpadło się lub zamarło, czego przyczynę upatrywano w słabej jeszcze propagandzie i braku fachowego szkolenia ogólnolotniczego w kołach. (cdn)

JERZY R. KONIECZNY



NA ZDJĘCIACH:

Samolot sportowy Żak-3 z namalowaną odznaką ZMP (poniżej — z lewej) ● Pamiątkowa podstawka z emblematem Ligi Lotniczej i modelem szybowca Mucha.

Zdjęcia: B. Koszewski i archiwum

DZIAŁALNOŚĆ SZKOLENIOWO-SPORTOWA LIGI LOTNICZEJ

/1950-1952/

Rok	Aeroklubów	Szkół szybowcowych	W szybownictwie wylatano /h/	zdobyto odznak srebrnych	zdobyto odznak złotych	ustalono rekordów kraju	ustalono rekordów świata	Wylatano na samol. /h/	Wykonano skoków spadochronowych
1950	25	14	17 581	141	11	27	2	20 685	906
1951	23	10	15 381	147	23	10	2	18 100	2 034
1952	24	4	13 077	72	13	11	2	18 078	2 975

Akupunktura w lotnictwie

Pilotów zwykliśmy klasyfikować do grupy najzdrowszych zawodów. Już na progu przyszłej służby powietrznej kandydaci do latania poddawani są surowemu egzaminowi zdrowotnemu. Nawet najzdolniejsi z podchorążych szkoły dęblińskiej muszą się wykazać stanem zdrowia nie budzącym najmniejszych zastrzeżeń. A po uzyskaniu dyplomu wyższej uczelni lotniczej? I wtedy nikt nie wymknie się spod kontroli lekarskiej. Okresowe badania są obowiązkowe i przeprowadza się je w komorach niskich ciśnień, w wirówce przeciążeniowej. Kontrola obejmuje nadto specjalistyczne badania okulistyczne, laryngologiczne i wiele innych. Lotnicza służba zdrowia przejawia wyjątkową troskę o stan personelu latającego, gdyż tak jest na całym świecie. Chodzi o wczesne wykrycie ognisk chorobowych, które mogłyby utrudnić dalsze wykonywanie zawodu.

Toteż od niedawna przy klinice psychoneurologicznej WIML powołano nieetatowy ośrodek walki z bólem. Jego kierownik ppłk dr med. Jerzy Dworecki uzasadnia potrzebę istnienia, a nawet rozszerzenia działalności placówki. Wśród dotychczasowych pacjentów ppłk. Jerzego Dworeckiego przeważają piloci i nawigatorzy.

Ci, którzy znają wnętrze kabiny współczesnego samolotu bojowego, wiedzą w jakich warunkach pracuje pilot. Trzeba to nazwać pracą, bo czymże wreszcie jest powietrzne rozpoznawanie celów i walka z nimi, wzrokowe rozpoznawanie celów naziemnych prowadzone przy dużych prędkościach i niskich pułapach? Albo walka z powietrznym przeciwnikiem w trudnych warunkach atmosferycznych.

Pilot na wysokości tysięcy metrów od ziemi ma do spełnienia trudne zadanie o dużej odpowiedzialności psychicznej. We wnętrzu kabiny, w obcisłym skafandrze, przypasany jest do fotela wyrzucanego. Wszystkie czynności związane z działaniem kabinowym urządzeń elektronicznych, uruchamianiem broni pokładowej i rakietowej wykonuje w jednej, niejako przymusowej pozycji. Organizm pilota dodatkowo narażony jest na przeciążenia, nagłe przyspieszenia, napięcia psychiczne uwarunkowane izolacją od naturalnego otoczenia, podejmowanie w ciągu ułamków sekund decyzji związanych z bezpieczeństwem samolotu i załogi. Wszystko to u pilotów z dużym stażem służby w powietrzu powoduje bóle lędźwiowo-krzyżowe, szyjno-barkowe, zaburzenia nerwicowe i inne. Objawom tym medycyna lotnicza stara się zapobiegać środkami farmakologicznymi, fizjoterapeutycznymi, rehabilitacją. Ostatnio w leczeniu sięgnięto do jednej z najstarszych terapii — akupunktury.

Czyżby dotychczasowe środki zawodziły?

Ppłk dr med. Jerzy Dworecki, który chińską metodę z powodzeniem stosuje na naszym polskim gruncie, uważa, że nie wszystkie z tradycyjnych środków antybólowych działają skutecznie. W niektórych przypadkach istnieją wręcz przeciwwskazania ich użycia.

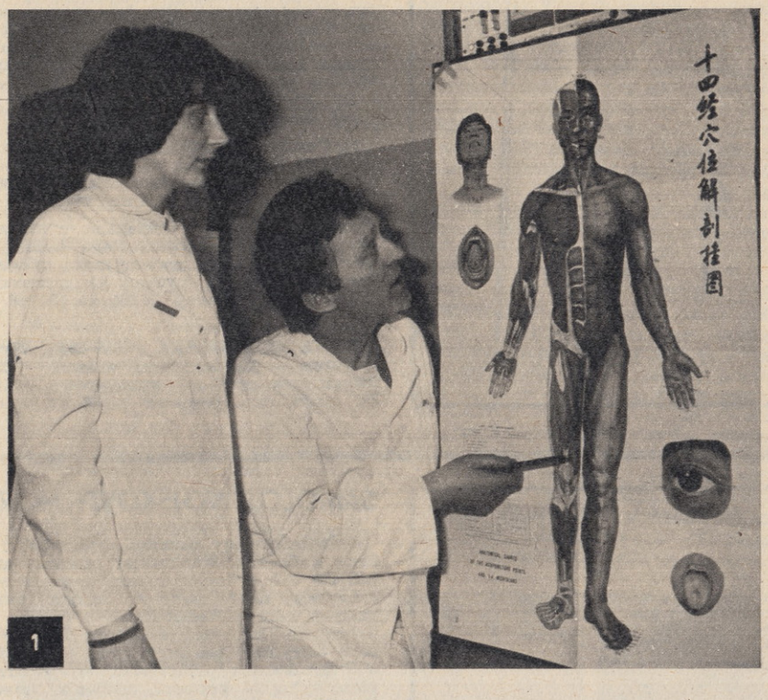
— Natomiast akupunktura — mówi lekarz — jest całkowicie bezpieczna, stosowana w celu złagodzenia zespołów bólowych w porównaniu z działaniem leków farmakologicznych nieszkodliwa i nie wywołująca działań ubocznych. W środowisku lekarskim istnieją co prawda różne, a nawet odmienne sądy o oddziaływaniu akupunktury, wyolbrzymiające jej zalety i uznające ją za panaceum na wszelkie dolegliwości. Takie doktryny budzić muszą zrozumiały sprzeciw.

Akupunkturę stosowano już w starożytnych Chinach i stosowana jest do dziś. Przez długi czas była zapomniana. Na naszym kontynencie odrodziła się na równi z innymi metodami leczenia pozamedycznymi. Około 500 przeprowadzonych w WIML zabiegów świadczy, iż cieszy się sporym zainteresowaniem.

Pęd do leczenia akupunkturą obserwuje się ze zjawiskiem masowego nawrotu do niekonwencjonalnych metod leczenia. Jedną z nich obok bioenergoterapeutyki jest akupunktura, aplikowana z dobrymi skutkami ludziom z powietrznej służby. Efekty — powiada dr Jerzy Dworecki — nie są gorsze od leczenia tradycyjnego.

Zdarza się, że pacjent poddany kilkunastominutowemu zabiegowi zaraz po nim czuje się lepiej. Bóle znikają. Chociaż może to być także daleko posunięta sugestia, która przez ludzi w bieli nie jest negowana. Jak zresztą wszelkie działania w sferze psychicznej.

JERZY CHOJNACKI



1

NA ZDJĘCIACH:

1. Na planszy zaznaczone są punkty do nakłuwania. Tworzą one na ciele człowieka system tzw. południków akupunkturowych.

2. Ppłk dr med. Jerzy Dworecki i dr Barbara Karpińska sprawdzają igły przed zabiegiem.

3. Przygotowanie do zabiegu.

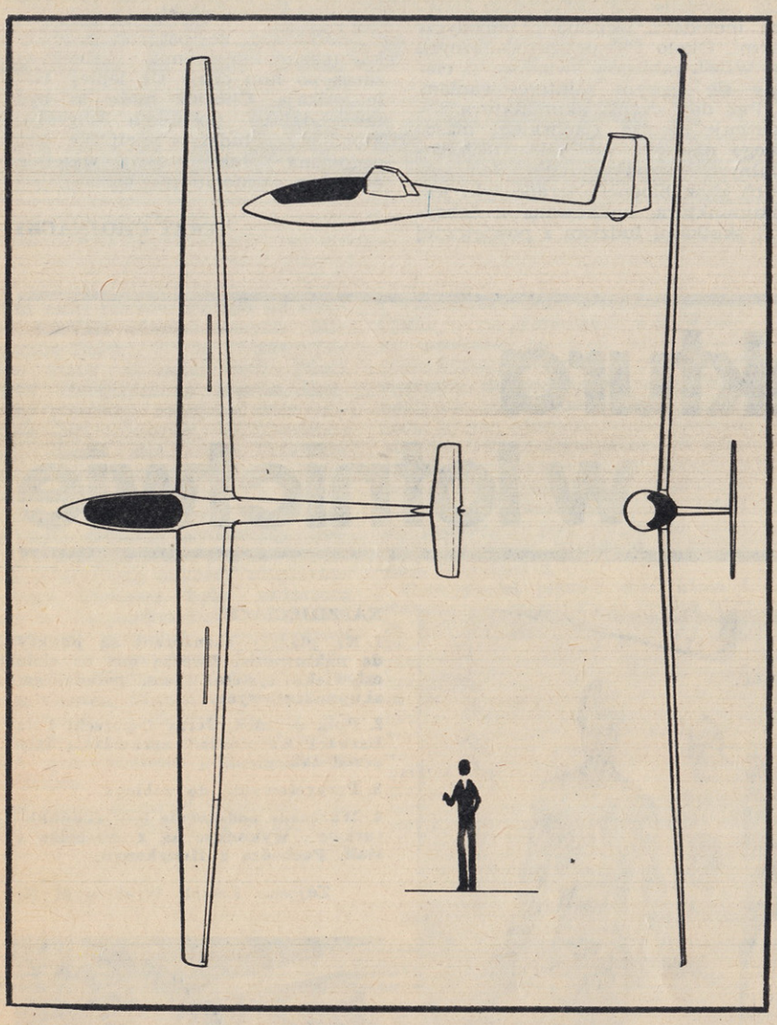
4. Wkręcane podskórnie igły akupunkturowe wykonane są z mosiądzu i stali. Pochodzą z Hongkongu.

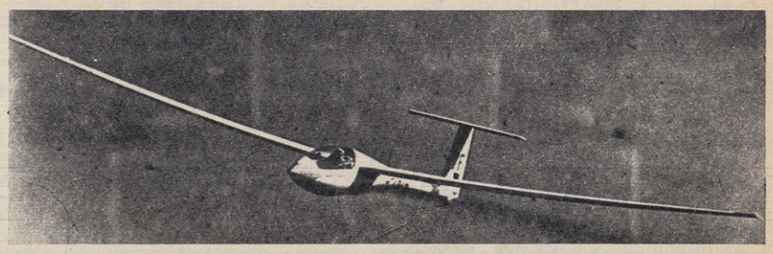
Zdjęcia: Leszek Wróblewski (4)

2

3

4





SZYBOWIEC WYSOKOWYCZYNOWY SCHLEICHER ASW-20

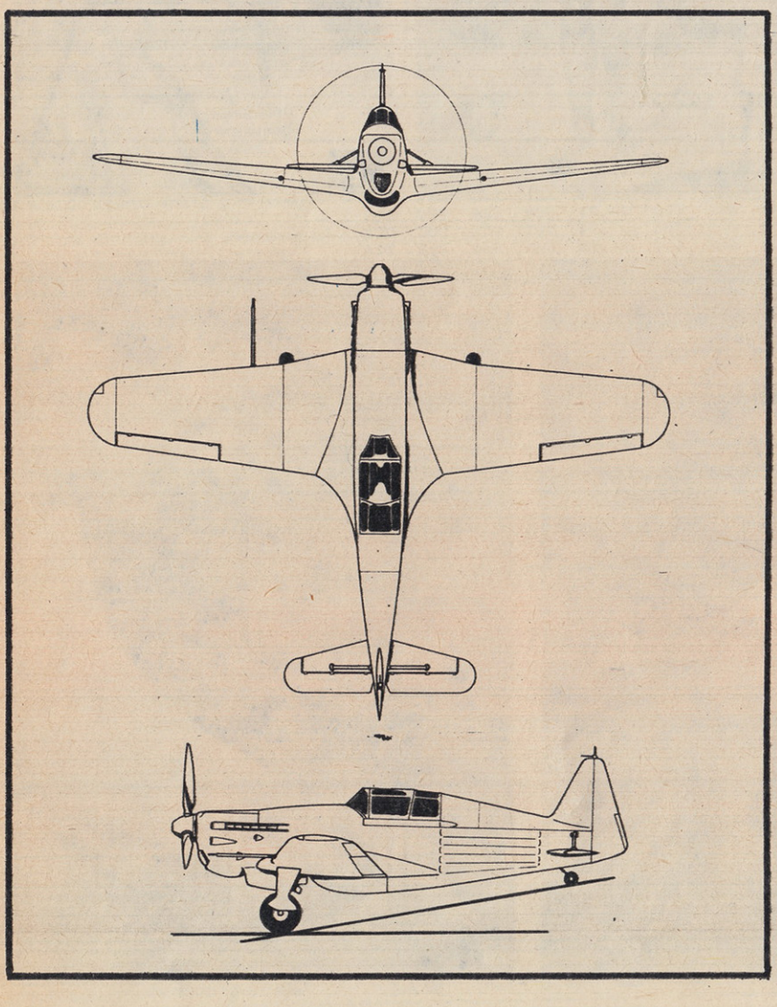
Firma Schleicher (RFN) opracowała 1-miejscowy szybowiec wysokowyczynowy, konstrukcji mieszanej (hybrydowej), starając się, by w sposób prosty i poręczny można było go montować i demontować. Skrzydła mają klapy wysklepiające profil. W ten sposób powstała estetyczna konstrukcja o skrzydle wydłużonym Schleicher ASW-20. Jest ona zarówno na ziemi, jak i w locie uważana za duże wydarzenie. Szybowiec ten w postaci kilku wersji jest produkowany z licencji we Francji, przez firmę Centrair w Le Blanc. Dla celów licencyjnych specjalnie go dopracowano, jako ASW-20F. Posiada on balast wodny 120 dm^3. Konstrukcja wykonana przy użyciu włókien szklanego i węglowego, co odpowiada francuskim możliwościom produkcyjnym.

Następna wersja to ASW-20FL posiadająca rozpiętość większą o 1,6 m i odejmowalne końce skrzydła. Dzięki temu szybowiec może być stosowany w klasie wyścigowej. Wzrost rozpiętości zwiększył doskonałość o 3 jednostki, wobec ASW-20F. Jednak ze względów wytrzymałościowych musiano zrezygnować ze stosowania balastu wodnego. Wersja ASW-20FP również oparta na ASW-20F, przez zastosowanie płyt brzegowych na końcach skrzydła na jego wierzchu, uzyskała przy rozpiętości 15 m wzrost doskonałości przy prędkości 110 km/h o 3 jednostki. Prędkość minimalna obniżyła się o 4 km/h, a prędkość maksymalna pozostała jak w ASW-20FL, przy czym jest mniejsza niż dla ASW-20F. Według producenta, przy 160 km/h nie ma już różnicy między wersjami FL i FP. Płyty brzegowe można szybko zdjąć. ASW-20FP jest też szybowcem klasy wyścigowej.

Szybowiec ASW-20 jest wolnonośnym ramieniopłatem, ze skrzydłem o obrysie quasi-trapezowym o rozpiętości 15—16,6 m. Jest wyposażony w lotki, klapy i hamulce aerodynamiczne na wierzchu skrzydła. Usterzenia typu T, ze statecznikami i sterami trapezowymi.

Podwozie 1-kołowe wciągane, z małym kółkiem ogonowym. Smukły kadłub posiada dobrze zaprojektowaną kabinę, przykrytą 1-częściową limuzyną. Szybowiec posiada bardzo elegancką sylwetkę. Stanowił bazę wyjściową do opracowania szybowca wyższej klasy aerodynamicznej i osiągowej ASW-22. Cena poszczególnych wersji 96 264 do 123 966 franków francuskich. **(K)**

DANE TECHNICZNE (ASW-20F). Wymiary: rozpiętość — 15 m. **Masy:** masa startowa — 454 kg, masa własna — 255 kg, max. balast wodny — 120 kg. **Osiągi:** max. prędkość manewrowa — 160 km/h, max. prędkość dopuszczalna — 265 km/h, min. prędkość — 68 km/h, doskonałość przy 100 km/h — 42.



SAMOLOT WOJSKOWY MORANE D-3801

Jednomiejscowy samolot myśliwski i szturmowy, produkowany w Szwajcarii z licencji francuskiej Morane-Saulnier MS-406. Przypomnijmy, że na MS-406 C-1 walczyli w marcu—czerwcu 1940 polscy piloci w obronie Francji. Licencja na te samoloty została zakupiona w 1939 dla zastąpienia przestarzałych górnopłatowców myśliwskich Dewoitine D-27, będących wciąż na uzbrojeniu lotnictwa szwajcarskiego. 80 samolotów licencyjnych z pierwszej serii otrzymało oznaczenie Morane D-3800 i w sierpniu 1940 ostatni z nich został przekazany jednostkom. Wprowadzono liczne zmiany, jak np.: zastąpiono płozę tylną — kółkiem, celownik lunetowy — celownikiem przeziernikowym, karabiny maszynowe ukryto w skrzydłach itd. Samoloty D-3800 służyły w Szwajcarii blisko dwadzieścia lat, przechodząc liczne modyfikacje. Do ważniejszych ulepszeń należała wymiana chłodnic stałych na wciągane i francuskich śmigieł Chauviere na Escher-Wyss o większej sprawności.

Odmiana D-3801 miała mocniejszy silnik. 100 samolotów D-3801 było przekazywanych jednostkom od grudnia 1940 do czerwca 1942. Drugą serię D-3801 wytwarzano w latach 1944—48. Gdy ostatnie śmigłowe D-3801 docierały do jednostek, próbowano już tam pierwsze odrzutowe samoloty myśliwskie DH Vampire Mk 1 produkcji brytyjskiej. D-3801 długo służyły w lotnictwie szwajcarskim, bo wycofano je dopiero w 1959. W ostatnich latach były to samoloty szturmowe. Wyróżniały się zwrotnością, wytrzymałością i bezpiecznym startem oraz lądowaniem. Dwa ostatnie zachowane Morane D-3801 znajdują się obecnie w Muzeum Lotnictwa w Dübendorfie w Szwajcarii oraz w Muzeum Lotnictwa w Meudon pod Paryżem.

Konstrukcja metalowa.
Silnik Hispano-Suiza 12-Y o mocy 633 kW (860 KM) w D-3800 oraz Hispano-Suiza o mocy 750 kW (1020 KM) w D-3801.

Uzbrojenie: 1 działko 20 mm, 2 k. masz. 7,45 mm i 8 niesterowanych pocisków rakietowych 80 mm.

Malowanie: według rysunku w „Godle i barwie" na str. 13. Były też D-3801 malowane w pasy, jak na zdjęciu makiety. **(W)**

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 10,80 (10,61) m, długość — 8,60 (8,17) m. Prędkość max. — 535 (490) km/h.
Są to dane D-3801 pokazanego również na rysunku. W nawiasach D-3800.

ZNAKI ROZPOZNAWCZE 1936—1945

41

Tekst i rysunki: TOMASZ J. KOWALSKI

RUMUNIA ● SZWAJCARIA

Jesienią 1944 Rumunia przyłączyła się do koalicji antyhitlerowskiej, a jej wojska wraz z Armią Radziecką przystąpiły do wyzwalania kraju spod okupacji niemieckiej. Lotnictwo rumuńskie powróciło do tradycyjnej formy znaków rozpoznawczych — kokard trójbarwnych uzupełnianych trójkolorowymi pasami na sterze kierunku, przy czym pasy obejmowały całą jego powierzchnię. Aby uniknąć pomyłek, dokonano zmiany elementów identyfikacyjnych na pasy w kolorze białym malowane na kadłubie przed usterzeniem pionowym oraz na końcach płatów (jednostki faszystowskie nadal użytkowały sprzęt z oznakowaniem wprowadzonym w 1941).

Szwajcaria stosowała przez cały omawiany czasokres tradycyjną formę znaków rozpoznawczych w formie białego krzyża umieszczonego na czerwonym polu, przy czym do wybuchu wojny wielkość pola czerwonego, zwłaszcza na sterze kierunku, była ograniczona do ok. 1/2 jego wysokości. Z chwilą ogłoszenia neutralności zastosowano znaki o zwiększonej widzialności poprzez pomalowanie całkowicie na czerwono steru kierunku, wprowadzenie malowanego znaku na kadłubie oraz układu pasów biało-czerwonych malowanych na płacie i kadłubie obok tradycyjnego znaku rozpoznawczego. Z czasem na niektórych typach samolotów układ pasów obejmował większą część powierzchni płata i kadłuba.

PLANSZA

1 — PZL P 24 E, zbudowany na podstawie licencji w zakładach IAR ze znakami wprowadzonymi w 1941, ze zmniejszonym wymiarem pasów trójbarwnych malowanych na sterze kierunku oraz elementami identyfikacyjnymi (żółte pasy) stosowanymi na froncie wschodnim.

2 — RWD 13 S, używany przez lotnictwo Rumunii jako samolot sanitarny na froncie wschodnim.

3 — RWD 13 lotnictwa rumuńskiego, ze znakami wprowadzonymi po przystąpieniu Rumunii do koalicji antyhitlerowskiej w końcu 1944. Powrócono do znaków używanych do 1941, które z kolei uzupełniono elementami identyfikacyjnymi w postaci białych pasów malowanych na kadłubie i końcach płatów, aby odróżnić samoloty od nielicznych działających u boku Niemiec jednostek rumuńskich używających nadal znaków od 1941.

4 — Morane Saulnier MS 406 H, pierwszy egzemplarz przekazany lotnictwu Szwajcarii z typowymi znakami stosowanymi do 1939.

POWSTAJĄ KLUBY MODELARSTWA LOTNICZEGO I KOSMICZNEGO

Aeroklub PRL, podobnie jak i wszystkie lotnicze organizacje na świecie, za najważniejszą działalność uznaje pracę z młodzieżą. Piloci i w ogóle pracownicy lotnictwa czy sportowcy wywodzą się i wywodzić będą spośród entuzjastów lotnictwa, młodych modelarzy. Stąd też ogromna troska władz APRL o prawidłowy rozwój wszystkich dziedzin małego lotnictwa, a także o rozwój klubów modelarskich, dawniej nazywanych zwyczajnie modelarniami.

Znane są osiągnięcia klubów modelarskich w Warszawie, Szczecinie, Muszynie (Klub Zefirek) o wieloletniej tradycji i światowym dziś rozgłosie), a także w Poznaniu. W końcu ubiegłego roku Wydział Modelarski APRL przygotował regulamin i program działania klubów. Celem działalności wspomnianych klubów jest — jak informuje regulamin — popularyzacja lotnictwa wśród społeczeństwa, a w szczególności wychowania lotniczego młodzieży, zdobywanie i pogłębianie wiadomości lotniczo-kosmicznych, rozwijanie zainteresowań technicznych z tej dziedziny oraz ukierunkowanie zainteresowań politechnicznych na zagadnienia modelarstwa lotniczo-kosmicznego i sportów lotniczych.

W regulaminie (dostępnym w każdym aeroklubie) podano dokładne informacje o organizacji klubów i warunkach ich powstania. Szczegółowo omówiono prawa i obowiązki członków. Członkiem klubu może być każdy (lub każda) chętny od 12 roku życia. Młodsi również mogą być członkami klubu. Wystarczy zgoda rodziców lub opiekunów.

Jeśli kogoś interesują usprawnienia członków klubów, to najważniejsze jest bez wątpienia prawo pierwszeństwa przyjęcia na szkolenie lotnicze. Klub modelarski może powstać przy każdym zakładzie pracy czy instytucji. Wymagana jest liczba co najmniej 10 osób, które składają odpowiednie deklaracje, no i zgoda danej instytucji. Każdy klub zostaje zarejestrowany w aeroklubie regionalnym i staje się tym samym jego jednostką organizacyjną. Korzystając z fachowej pomocy, np. programów itp. z wyjątkiem — pomocy finansowej, bo tę musi zapewnić wyłącznie instytucja, gdzie klub powstał.

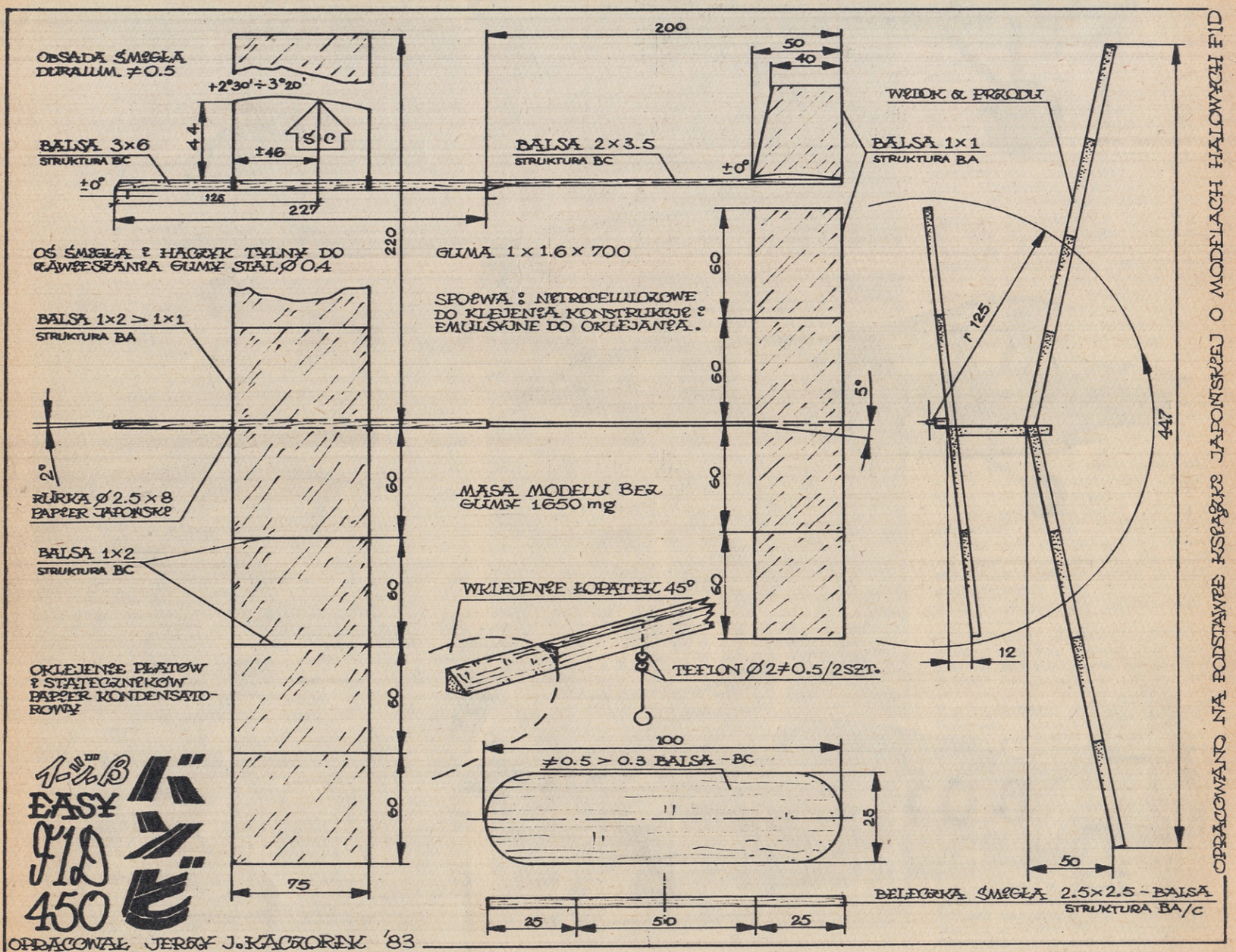
Mamy już zatem dobry regulamin pracy klubów, mamy kilkanaście dobrych klubów. Na dalsze na pewno przyjdzie czas jeśli istniejące kluby zechcą podzielić się swoimi doświadczeniami: sukcesami i trudnościami. Zapraszamy zainteresowanych do wymiany doświadczeń za naszym pośrednictwem. Na zakończenie reprodukujemy znaczki dwóch klubów poznańskich (to też przykład inicjatywy). Klub modeli halowych prowadzi Sylwester Kujawa, a klub modeli akrobacyjnych na uwięzi Piotr Zawada. (I)

MODEL HALOWY Z JAPONII

Model „Easy" (prosty) z książki wydanej w Japonii dla modelarzy halowych przeznaczony dla młodzików, swoją prostotą nie powinien nastręczyć trudności wykonawczych nawet uczniom z klasy szóstej szkoły podstawowej.

Aby zachęcić do budowy tego typu płatowca podaję, że latać może on nawet w pomieszczeniach do 3 m wysokości, a czas na zbudowanie go nie przekracza 2—3 wieczornych posiedzeń po 3 godziny.

J. K.



LUDZIE DOBREJ WOLI

W numerze 21 „Skrzydlatej" z br. zamieściliśmy list p. Jana Nowaka, informujący o nazwiskach członków załogi alianckiego bombowca zestrzelonego podczas Powstania Warszawskiego na teren Parku Paderewskiego na Pradze. W felietonie, na tej samej stronie, podziękowaliśmy za trud poszukiwań śladów załogi zarówno p. Nowakowi jak i jego głównemu angielskiemu informatorowi i przyjacielowi Polski p. F. J. French'owi.

Obecnie, żeby zadośćuczynić chlubnym staraniom **wszystkich** ludzi dobrej woli w Anglii, którzy szukali danych dotyczących w/w załogi, pragniemy podać do wiadomości, że oprócz p. Frencha trudzili się, aby wyjaśnić do końca tę sprawę, państwo Smith — członkowie RAFA (stowarzyszenie b. członków RAF), dalej — historycy działań lotnictwa brytyjskiego w czasie II wojny światowej, pracownicy Komisji Grobów Wojennych Żołnierzy Wspólnoty Brytyjskiej, rodzina poległego sierżanta Scotta, oraz niektórzy inni ludzie.

Samolot bombowy, który runął zestrzelony do Jeziorka Kamionkowskiego w Warszawie, był to Liberator Mk. VI EV 961. Leciał z miejscowości Amendola (Foggia) w południowych Włoszech, z ładunkiem broni i amunicji dla powstańców.

Groby sześciu lotników alianckich, którzy zginęli podczas wykonywania swego bojowego zadania, znajdują się na brytyjskim cmentarzu wojskowym w Krakowie. Ciała ich zostały tam pochowane w roku 1948, po ekshumacji i przewiezieniu z warszawskich Powązek. Oficjalnie zarejestrowanym w Anglii miejscem ich śmierci — jest: Park Paderewskiego, Warszawa.

Teraz — inna wojskowa sprawa. Oto otrzymaliśmy, od p. Juliana Sławomirskiego z Krakowa, list informujący nas, że oficerem 1 Pułku Lotniczego w Warszawie, którego fotografię zamieściliśmy w 16 numerze „Skrzydlatej Polski" z br., prosząc o rozpoznanie, jest prawdopodobnie por. obs. Bernard Tomaszuk. Fotografia ma pochodzić z lat 1938—39. Inny nasz Czytelnik, p. Wiesław Grudniak z Dąbrowy Górniczej, napisał do nas, iż doszedł do wniosku, że jest to kpt. pil. Adam Kowalczyk, dowódca IV/I Dywizjonu Myśliwskiego Brygady Pościgowej. Czy ktoś z Czytelników mógłby te informacje zweryfikować?

(z)

KORESPONDENCJE

AEROKLUB GRUDZIĄDZKI

W Klubie Centrum Spółdzielni Mieszkaniowej odbyło się 17 kwietnia br. walne zebranie sprawozdawczo-wyborcze naszego aeroklubu. Od 1982 r. Aeroklub Grudziądzki jest organizatorem klubowych zawodów samolotowych i szybowcowych. Zawodom szybowcowym od 17 lat patronują zakłady gumowe Stomil. Na terenie Grudziądza i okolicy jest 13 modelarni. Dwudziestolecie działalności obchodziła założona przez instr. F. Synakiewicza, jedna z pierwszych w Polsce, modelarnia rakietowa w Kwidzynie, którą obecnie prowadzi instr. Maciej Czajka. Sześć rekordów ustanowił J. Boniecki, któremu wręczono złotą odznakę modelarską z trzema diamentami. Za długoletnią pracę w lotnictwie i działalność społeczną Odznaki Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego otrzymali mechanicy Z. Płaziński i Z. Gajda.

W ostatnich pięciu latach personel latający aeroklubu wylatał 5 425 godzin na samolotach i 18 688 na szybowcach. Przeleciano 283 000 km. Nadano 655 uprawnień i uzyskano 35 odznak szybowcowych. Trzy złote odznaki szybowcowe zdobyli: J. Kopicka, Z. Lipiec i A. Ogonowski.

W jawnych wyborach obowiązki prezesa aeroklubu powierzono ponownie mgr. Eugeniuszowi Majence. Delegatami na XII Krajowy Zjazd Aeroklubu PRL wybrano prezesa i kierownika urzędującego aeroklubu J. Sitarskiego. Do obecnego sezonu lotniczego sprzęt do eksploatacji przygotowała kadra techniczna pod kierownictwem J. Szczutkowskiego.

Podjęto uchwałę, aby w 1985 r. w trwały sposób przez wmurowanie pamiątkowej tablicy uczcić 60-lecie utworzenia w 1925 r. w Grudziądzu pierwszej w kraju Oficerskiej Szkoły Lotnictwa i nadanie jednej z nowo wybudowanych ulic na dawnym grudziądzkim lotnisku imienia płka pil. Bolesława Stachonia, byłego dowódcy Lotniczej Szkoły Strzelania i Bombardowania w Grudziądzu oraz organizatora Koła Szybowcowego LOPP w październiku 1934 r.

Goście i członkowie aeroklubu obejrzeli, z dużym pietyzmem wykonane, modele redukcyjne samolotów wykonane przez seniora grudziądzkich modelarzy instr. Eugeniusza Sobczyka. Okazały zbiór pocztowych znaczków lotniczych wystawiło Koło nr 143 PZFZ ZCP w Kwidzynie, a R. Mechliński i Cz. Szachnitowski — kolekcję odznak lotniczych i pamiątkowych medali.

Roman Mechliński

KLUB ISKRA

Zdzisław Stachowiak, 62-604 Kościelec 35, woj. konińskie, kupi albumy, prospekty i czasopisma zagraniczne o tematyce lotnictwa wojskowego świata oraz o tematyce: czołgi, wozy bojowe, uzbrojenie, okręty wojenne wraz z miniaturowymi modelami (gotowymi lub do sklejenia), głównie firm zachodnich.

Andrzej Filipowicz, ul. Węgierki 32, 15-175 Białystok, poszukuje numerów „Małego Modelarza" z lat 1958—77, zaś oferuje 250 tomików „Żółtego Tygrysa", TBiU, „Skrzydlatą Polskę", „Modelarza" i „Małego Modelarza" z lat 1978—83, książki z serii „Miniatur morskich", komiksy i gotówkę.

Detlev G. Grass, Pasewalker Str. 2/8706, DDR-14 Oranienburg, chciałby korespondować z polskim kolegą. Zbiera numery fabryczne i oznaczenia rejestracyjne cywilnych samolotów i śmigłowców, diapozytywy barwne oraz fotografie i literaturę lotniczą. Korespondencja — w języku angielskim lub niemieckim.

Józef Czernek, ul. Cienista 43, 31-831 Kraków, poszukuje wydawnictw Jane's all the World's Aircraft i numerów pism „Flight", „Interavia". „Flying".

Grzegorz Korzeniewski, ul. M. Curie-Skłodowskiej 25, 06-500 Mława, wymieni numery „Skrzydlatej Polski": 46, 49/78, 10, 21, 22, 23, 25, 28, 30, 31, 32, 34, 36, 37, 38, 41, 42, 45—52/80, 1—7, 9, 13, 20, 23, 24, 42, 44—49/81, 6, 24, 28/82 oraz 11/83, numery „Morza": 5/80, 8—12/80, 1—3/81, 5—7/81, „Modelarza": 10—12/80, 2, 8, 11/81, broszurki z serii TBiU: 9, 61, 62, 63, 65, za plakaty grup M.M.G. (mogą być np. z „Razem" czy „Panoramy") lub za „Na Przełaj" (numery: 1—11, 13, 14, 16, 17, 18, 21, 22, 23, 24, 38/81, 2, 4, 15, 19/82, 1, 11/83). Prosi o załączenie znaczka pocztowego.

OGŁOSZENIA DROBNE

Sprzedam sklejone modele w skali 1:72. Jarosław Wielogołaski, Turkusowa 10B/8, 81-158 Gdynia.

(ogł. nr 39)

CHCESZ PRACOWAĆ W LOTNICTWIE CYWILNYM?

Chcesz pracować w Lotnictwie Cywilnym — zgłoś się na praktykanta w Służbie Kontroli Ruchu Lotniczego. Kontroler ruchu lotniczego poprzez urządzenia radiowe i radiolokacyjne utrzymuje stały kontakt z załogami samolotów w powietrzu. Czas szkolenia do otrzymania państwowej licencji kontrolera ruchu lotniczego — 2 lata. Warunki przyjęcia:

1. Wiek — do 26 roku życia.
2. Wykształcenie — średnie.
3. Znajomość języka angielskiego i rosyjskiego z zakresu szkoły średniej.
4. Dobre predyspozycje psychofizyczne — bada Instytut Medycyny Lotniczej.
5. Uregulowany stosunek do służby wojskowej.
6. Stałe zameldowanie w Warszawie lub okolicy.

Warunki płacy:

1. Wynagrodzenie zasadnicze w pierwszym roku szkolenia 5.600 zł — 6.000 zł + 20% premii.
2. Po roku szkolenia, przejście na etat asystenta kontrolera ruchu lotniczego wraz z przegrupowaniem.
3. Po praktyce i pozytywnym zdaniu egzaminu państwowego na licencję, objęcie samodzielnego stanowiska kontrolera ruchu lotniczego z uposażeniem zasadniczym 6.600—6.900 zł + 25% premii, dodatek za znajomość języków obcych, umundurowanie wartości miesięcznej 1105 zł.
4. Kontroler ruchu lotniczego korzysta wraz z rodziną z przywileju bezpłatnych przelotów samolotami PLL LOT na liniach krajowych i zagranicznych.

Kandydatów przyjmuje: Zarząd Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych, Warszawa, Aleja Żwirki i Wigury 1A w terminie do 30 września br. Szczegółowych informacji udziela Wydział Szkolenia, 1 piętro, pokój Nr 41, telefon Nr 469-489.

Zarząd Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY
Wyróżniony Dyplomem Honorowym FAI (1966)

REDAGUJE ZESPÓŁ: redaktor naczelny — Jerzy R. Konieczny, z-ca red. nacz. — Tadeusz Malinowski, sekretarz redakcji — Jerzy Zarębski, kierownicy działów — Henryk Kucharski, Bogusław J. Witkowski, Janusz Wojciechowski, redaktor graficzny — Jolanta Kalita, redaktor techniczny — Irena Bąkowicz, sekretariat redakcji — Wanda Szawarska.

REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1. Telefony: 27-33-78 — redaktor naczelny i sekretariat, 27-52-60 — kierownicy działów.

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, ul. Kazimierzowska 52, Warszawa, telefon — centrala 49-27-51 do 9.

TERMINY PRZYJMOWANIA PRENUMERATY:
— od prenumeratorów indywidualnych zamieszkałych w miastach siedzibach oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" — do dnia:
28 lutego 1983 r. — na II kwartał i dalsze okresy roku bieżącego,
31 maja 1983 r. — na III kwartał i II półrocze roku bieżącego,
31 sierpnia 1983 r. — na IV kwartał roku bieżącego.
— od instytucji, zakładów pracy i prenumeratorów indywidualnych zamieszkałych na wsi i w małych miasteczkach do dnia 10 miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty.
Cena prenumeraty: kwartalnie — 260 zł, półrocznie — 520 zł, rocznie — 1 040 zł.

WARUNKI PRENUMERATY:
1) dla osób prawnych — instytucji i zakładów pracy:
— instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miastach wojewódzkich i pozostałych miastach, w których znajdują się siedziby oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" zamawiają prenumeratę w tych oddziałach,
— instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miejscowościach, gdzie nie ma oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" i na terenach wiejskich opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli.
2) dla osób fizycznych — indywidualnych:
— osoby fizyczne zamieszkałe na wsi i w miejscowościach, gdzie nie ma oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch", opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli,
— osoby fizyczne zamieszkałe w miastach — siedzibach oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch", opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych nadawczo-oddawczych właściwych dla miejsca zamieszkania prenumeratora.
Wpłaty dokonują używając „blankietu wpłaty" na rachunek bankowy: Centrali Kolportażu Prasy i Wydawnictw w Warszawie, ul. Towarowa 28, nr konta NBP XV Oddział w Warszawie Nr 1153-201045-139-11.
3) Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa — Książka — Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto NBP XV Oddział w Warszawie Nr 1153-201045-139-11. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę pocztą zwykłą jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zlecających instytucji i zakładów pracy.

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście 25 zł za słowo, reklam i ogłoszeń handlowych 50 zł za 1 cm², ogłoszeń urzędowych — komunikatów 60 zł za 1 cm²; za ogłoszenia i reklamy wielobarwne dolicza się 100% dodatku; za ogłoszenia i reklamy przekraczające w wypadku ogłoszeń drobnych 50 słów, a w wypadku pozostałych ogłoszeń i reklam 1 kolumnę — może być doliczany dodatek w wysokości 100% obliczany od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

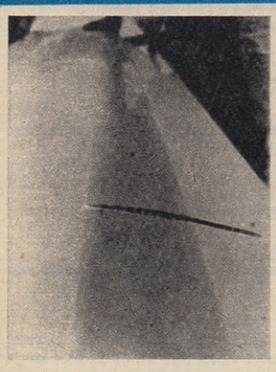
Sprzedaż egzemplarzy zdezaktualizowanych, na pisemne zamówienie prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28.
Numery bieżące są do nabycia w Ośrodku Informacyjnym Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 (w godz. 12—16.30).
Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych artykułach, korespondencjach i listach oraz zmiany ich tytułów. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Skład: Dom Słowa Polskiego, Warszawa, ul. Miedziana 11.
Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 3.IX.1983. Zam. 4510. Zam. 4824. M-108
PL ISSN 0137-866x ● Nr ind. 37306

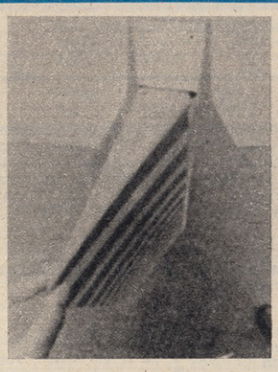
RATUNEK W GÓRACH

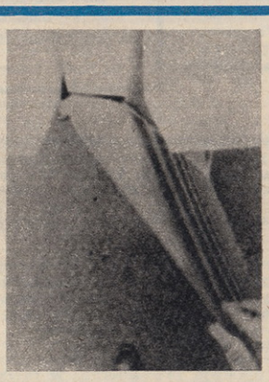
Śmigłowiec Alouette-III szwajcarskiej lotniczej służby ratowniczej podczas ewakuacji pechowego alpinisty. Służba ta interweniuje średnio ponad 3 600 razy rocznie.

ULMY NA WZNOSZENIU

Dynamiczny rozwój ULS-ów i ULM-ów jako nowej dziedziny lotnictwa rekreacyjnego i sportowego, mimo pewnych różnic w przepisach techniczno-prawnych w poszczególnych państwach oraz zaleceń FAI, jest niewątpliwy. W 1983 zaczęła się coraz liczniej ukazywać w świecie literatura specjalistyczna. Oto przykład nowości z dziedziny ULM-ów: seria książek (192—320-stronicowych) dotyczących ogólnych podstaw lotnictwa ultralekkiego, pilotowania w różnych warunkach, spraw technicznych oraz napędów. Dwie z nich napisał inż. Michael Markowski — Amerykanin polskiego pochodzenia, jeden z pionierów w dziedzinie lotni, ULS-ów i ULM-ów, a z zawodu — konstruktor lotniczy. Poza tym są już czasopisma wyłącznie o tematyce ULM-ów.







BEZ SZCZELIN

Szybowce wysokowyczynowe wymagają uszczelnień pomiędzy płatem i lotkami, płatem i klapami, a nawet statecznikiem pionowym i sterem kierunku (statecznik poziomy jest zwykle płytowy). Na zdjęciach możemy obejrzeć jak ten problem rozwiązali konstruktorzy szybowca Speed Astir. Zawiasowy wypełniacz szczelin jest elastyczny oraz obustronny i istotnie zmniejsza opory aerodynamiczne.

SILNIK TURBOODRZUTOWY

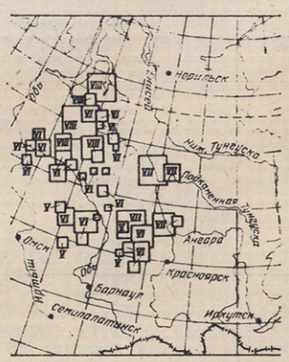
Przekrój dwuprzepływowego (5:1) silnika turboodrzutowego ALF-502 o ciągu 29,8—33,3 kN, stosowanego m. in. w samolotach służbowych i dyspozycyjnych.

Mi-2 I PIWO

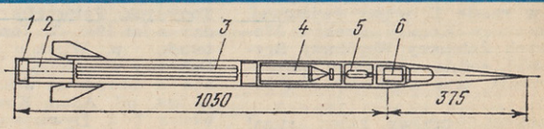
Lotnictwo rolnicze CSRS z przedsiębiorstwa SLOVAIR użytkuje samoloty Z-37 Čmelak i An-2 oraz śmigłowiec Mi-2. Na zdjęciu: Mi-2 przygotowywany do agrozabiegów, przede wszystkim na uprawach chmielu. A chmiel, to wiadomo — piwo.

KOSMICZNA SŁUŻBA PRZECIWPOŻAROWA

Pożary lasów wyrządzają szczególnie duże straty w 7 regionach syberyjskich ZSRR. Ich sprawcami w większości są ludzie pracujący lub wypoczywający w lesie. Optymalny do obserwacji i powiadamiania o pożarze lasu okazał się satelita z serii Meteor. Informacja stąd uzyskana umożliwia operatywne określanie nie tylko ognisk powstałych już pożarów, ale i miejsc suchych, grożących zapaleniem. Kosmiczna służba przeciwpożarowa znajduje się w stanie powstawania.



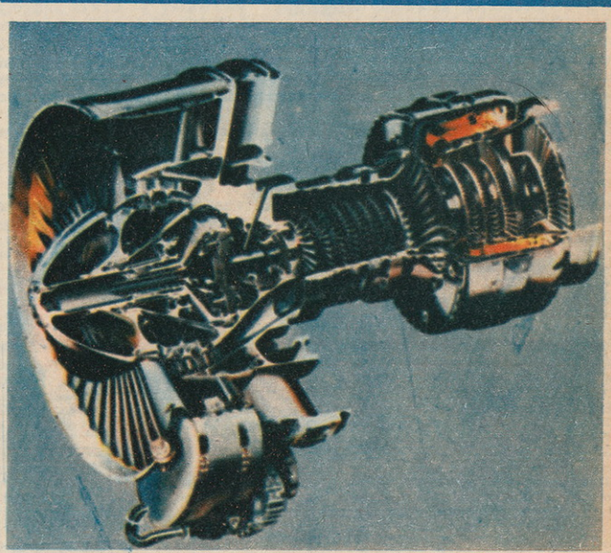
Na rysunku: schemat skupisk ognisk pożarów lasu wykonany na podstawie informacji uzyskanych z systemu satelitarnego Meteor. Cyfry rzymskie oznaczają miesiące. (B)



POGODA NA WYSOKOŚCI 80—100 KM

Specjaiłści z Centralnego Obserwatorium Aerologicznego Państwowego Komitetu ZSRR do spraw Hydrometeorologii i Kontroli Środowiska Naturalnego, wspólnie z pracownikami Obserwatorium Aerologicznego służby meteorologicznej NRD, zaproponowali oryginalną metodę sondowania górnych warstw atmosfery i zestaw aparatury potrzebnej tam gdzie nie docierają już sondy balonowe. Za pomocą radaru określa się elementy toru lotu wypełnionej lekkim gazem powłoki kulistej, która — po oddzieleniu się od rakiety porusza się pod wpływem wiatru i siły ciężkości. Powłoka, wykonana z folii grubości 12 mikrometrów, umieszczona jest w zasobniku rakiety i wyrzucana z niej na sygnał mechanizmu zegarowego. Wówczas zasobnik otwiera się automatycznie, a powłoka napełnia gazem — parami izopentanu, który w stanie ciekłym znajduje się w oddzielnej kapsule. Średnica balonu — 1,5 m, masa w locie — 395 g. Na podstawie dryfowania balonu określa się prędkość i kierunek wiatru, a na podstawie stanu gazu w powłoce — gęstość i temperaturę atmosfery.

Na rysunku przedstawiono schematyczny układ rakiety: 1 — zamek, 2 — kapsuła z ciekłym gazem, 3 — powłoka z folii w stanie złożonym, 4 — reflektor radarowy, 5 — urządzenie pneumatyczne do wyrzucania zasobnika, 6 — mechanizm sterujący z zegarem. (B)



Zdjęcia i rysunki: Petr Vychodil, „Nauka i Życie", „Soaring", „Aerokurier", archiwum.